Młody Lotnik

Rok III. Warszawa, październik 1926. N-r 10 (24).



Nie wolno nam nie doceniać wielkiego znaczenia lotnictwa i opóźniać się z jego rozwojem.

I. Mościcki

Silne lotnictwo — to podwalina bytu państwa, a rozwój i zastosowanie techniki lotniczej to miara jego kulturalnego dorobku.

Lotnictwo polskie muszą budować „młodzi lotnicy".

NASZE GAWĘDY

— Orliński!

— O nim dziś mówić należy.

Chcemy być podobni do niego, co sławę polskiego imienia rozgłosił po szerokim świecie, co pozdrowienie przyjacielskie narodu polskiego, w skrzydlaty symbol zamienione, przyniósł Krainie Wschodzącego Słońca.

Orliński silnie przemówił do nas swoim lotem. Wyrwał nas niejako na chwilę z szarzyzny życia. Znalazł oddźwięk w narodzie. Widać, że naród nosi w sobie pragnienie wielkich czynów.

Lot Orlińskiego, to wcielenie najtajniejszych życzeń wielu z nas. Chcielibyśmy choć na chwilę zatrzymać go przy sobie i zapytać — „Kapitanie, jak zostać sławnym lotnikiem? Co trzeba robić? Co trzeba robić?!

Poszliśmy w Waszem imieniu z tem pytaniem. Zdawało się, że niełatwo na nie odpowiedzieć. A Orliński wziął arkusz papieru i napisał:

— Buduj i kochaj swoje skrzydła — młody lotniku.

Tak — buduj i kochaj!

I wy, którzy pytacie — co robić — uważajcie, czy już nie jesteście w tyle za tymi, którzy robią. Przerzućcie parę kart! Ujrzycie młodych lotników, jak skrzydła sobie budują. Zobaczycie innych, przypinających je sobie i uczących się latać...

To nic, że gdzieniegdzie (np. w Toruniu) skrzydła jawią się w mocno barokowej formie... balonów. Spełniają one równie dobrze swe zadanie.

Z tych ludzi wyjdą godni następcy Orlińskiego. Z nich też wyjść muszą ci, którzy tym pierwszym czysto polskie skrzydła przyprawią.

Nie ostatni chyba wejdziemy w nową erę ludzkości.

Sławni lotnicy państw przodujących zdobywają szlaki powietrzne. Szlaki, istniejące tylko w chwili przelotu... Dziś pogodne, jutro z powodu mgły; lub wichury nierealne... A jednak...

Morze jest niczyje, drogi na niem niewytrasowane. A jednak do tych, którzy pierwsi je statkami swemi zaludnili, przyszła potęga i władza.

Myśmy z morzem mieli mało do czynienia, a przez to świat nasz był ciasny i zamknięty. Tam kończyły się wyprawy polaków, gdzie noga rumaka na rubieży stepu, lub na wrażej granicy stawała. Do koniaśmy czuli większe, niż do żagli zaufanie.

A inni w tym czasie poznawali cuda wszechświata.

Dziś powietrzne przestrzenie są polem międzynarodowych podbojów. One dziś prowadzą w szeroki świat. A ocean powietrzny nad nami stoi otworem i czeka na swych żeglarzy. A fakty mówią, że pokochać skrzydła — potrafimy.

Orliński kochał skrzydła — rozkaz lotu do Tokjo jego właśnie wybrał.

Może i do was, młodzi lotnicy — przyjdzie pewnego dnia rozkaz podobny — będący jednocześnie rozkazem waszej woli i lotem waszej duszy.

Czy tylko zastanie was przygotowanych?

Z. T.

ZA NAMI I PRZED NAMI

Przyjętym zwyczajem na progu nowego okresu robi się bilans pracy dokonanej i plan pracy przyszłej. Dla nas okresem jest rok szkolny — z jego początkiem idziemy wśród Was, młodzi czytelnicy, by budzić ukochanie przestworzy, krzepić ducha.

To też na progu nowego roku szkolnego, trzeciego z rzędu okresu naszej pracy, musimy z sobą pomówić na temat przeszłości i przyszłości, tem więcej, że okres, w który wkraczamy rozpoczyna nową fazę rozwoju ruchu lotniczego wśród młodzieży.

* * *

Co dotychczas młodzież polska zrobiła dla lotnictwa?

Na pierwszem miejscu trzeba postawić pracę Sekcji Lotniczej Koła Mechaników studentów Politechniki Warszawskiej. Płatowiec sportowy konstr. p. Dąbrowskiego, zbudowany w r. ubiegłym, płatowiec sportowo-szkolny konstr. p. Drzewieckiego, będący na ukończeniu — to prace najgłówniejsze. Pozatem 3 nagrodzone projekty płatowców wojskowych — p. Bartla, p. Puławskiego (obecnych inżynierów), oraz p. Drzewieckiego, a także kilka innych projektów (np. p. Grzeszczyka) czekających na zrealizowanie.

Prócz tego należy zanotować budowę 3 szybowców Sekcji (pp. Karpińskiego, Puławskiego j Drzewieckiego). Szybowiec p. Karpińskiego, pilotowany przez brata konstruktora zdobył na Babiej Górze faktyczny polski rekord lotu na aparacie bezsilnikowym.

Praca członków Sekcji zasługuje na szczególne podkreślenie, gdyż dokonywana była w trudnych warunkach.

Pozatem mamy pracę młodszych. P. Wojciechowski, b. członek Lotniczego Związku Młodzieży za projekt swego płatowca wojskowego zdobył na konkursie Dep. IV — czwartą nagrodę, p. Kozłowski z Kalisza — jak o tem niżej — kończy swą „Jutrzenkę", pełen nadziei, że za miesiąc — dwa będzie latał. Również jeszcze kilka jednostek wespół z fachowcami rozpoczęło budowę awjonetek— jednak ci dwaj ostatni zasługują na specjalne wyróżnienie, gdyż, mimo zajęć szkolnych, potrafili dopiąć celu.

Dalej, mówiąc o pracy dokonanej, trzeba zwrócić uwagę na budowę szybowców. W r. 1924 były gotowe szybowce pp. Wojciechowskiego, Sznycera, oraz kółka lotniczego przy gimn. XX. Marjanów na Bielanach. W roku 1925/6 budowały szybowiec kółka lotnicze w Zakopanem, Chełmie, Dubnie i Lwowie. Konstrukcja nasza podana w Nr. 7-8 przyczyniła się do wzmożenia pracy w tym dziale. Sądząc z liczby sprzedanych planów winno już być przeszło 20 szybowców gotowych; jednak nie wszyscy przystąpili do budowy i liczyć możemy narazie na 10. Pozatem, mówiąc o zajęciach praktycznych, podnieść należy budowę balonu i motorku prochowego (kółko w Dubnie), kilku dużych modeli helikopterów i t. p., udział młodzieży na kursach lotniczych, praca w warsztatach, udział w kursie przysposobienia wojsk balonowych, oraz budowę modeli, która, zwłaszcza na początku roku bieżącego, wobec zorganizowania konkursu, cieszyła się dużem powodzeniem wśród uczniów szkół średnich.

Nie mówimy tu o pracy przymusowej w szkole (np. o obowiązkowej pracy w modelarniach w niektórych szkołach technicznych i rzemieślniczych) — leży ona poza sferą zainteresowania niniejszego artykułu, gdyż nie ma cech amatorstwa.

Plon więc mamy dość duży, jeśli zważymy, że praca dokonana była przez jednostki z pośród uczącej się młodzieży. Praca to duża dla nich samych, ale razem wzięta nie przedstawia jeszcze tego, co obecna młodzież dla lotnictwa dokonać powinna.

Musimy to sobie otwarcie powiedzieć, ale też i na swą obronę mamy poważny argument — brak było organizacji.

Tak, brak organizacji spowodował przedewszystkiem, że praca za lata ubiegłe, a zwłaszcza za rok ostatni była niedostateczna.

Od samego początku t. j. mniej więcej roku 1921, odkąd datuje się ruch lotniczy wśród młodzieży, organizacja była wadliwa. Dlaczego? — bo nie była scentralizowana, obmyślana, zawarta w pewnym systemie i programie.

Próbę zorganizowania całej młodzieży lotniczej, nadania jej tempa i metod pracy podjął w r. 1924 Zwiazek Lotniczy Młodzieży.

Jemu też w wielkiej mierze należy zawdzięczać wyniki dotychczasowe. Ale cóż? — Związek Lotniczy Młodzieży nie znalazł poparcia. Przedewszystkiem Ministerstwo Wyznań i Oświecenia nie chciało się zgodzić na jego legalizację, jako organizacji międzyszkolnej — a jak się mógł Związek rozwijać wśród szkół, skoro Ministerstwo nie godziło się na jego istnienie? Ale i z tem dawano sobie radę przez pewien czas. W roku 1924/5, kiedy na czele Związku stali ludzie przedsiębiorczy, pełni zapału i chęci do pracy, Związek rozwijał się pomyślnie, liczył już przeszło 2.000 członków, trzydzieści kilka kół, rozsianych na terenie Rzeczypospolitej. Ale ludzie się zmienili i tempo pracy uległo zmianie. W roku 1925/6 Związek wegetuje, a w czerwcu r. b. przestaje egzystować.

Rok 1925/6 przyniósł napowrót decentralizację i chaos. Pracują poszczególne kółka (zresztą niewiele) pracują jednostki (już znacznie więcej), ale nie pracuje ogół młodzieży.

Powiecie, że jednostki pracują za ogół, że przecież nie wszyscy mogą i mają budować szybowce, czy modele. Nie, nie zrozumieliśmy się. Chodzi mi o zainteresowanie się — mniejsze czy większe, to zależy od chęci i upodobań — całości młodzieży, o pracę dla lotnictwa przeciętnego ucznia, czy studenta — a ta wypadła nikle.

Brak organizacji — jak powiadamy — był tego przyczyną.

Dowodzą tego listy, nadesłane do redakcji.

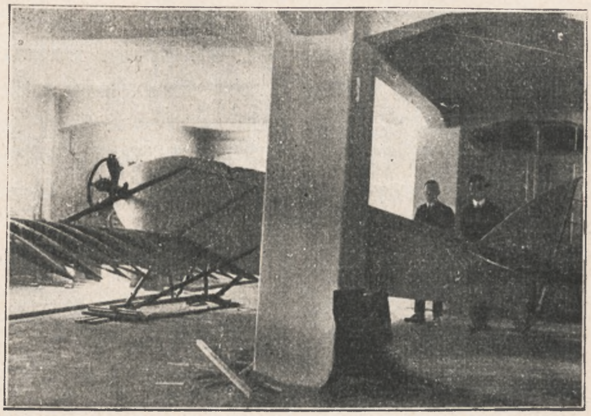
Pisze np. ktoś ze Lwowa, że chciałby budować szybowiec; ma wielkie chęci i środki materjalne, ale niema z kim, a sam nie poradzi i, o dziwo!, za kilka dni przychodzi list podobnej treści również ze Lwowa. Obaj korespondenci chodzą do jednego gimnazjum!

Oto typowy przykład braku organizacji.

Ale jeszcze na drugą rzecz należy zwrócić uwagę, mówiąc o przyczynach ujemnego salda w naszym bilansie — na typowy polski słomiany ogień.

Zapał, wybitna cecha młodzieży, jest i będzie zawsze składnikiem dodatnim we wszelkich czynnościach, ale nie tylko nim trzeba się kierować w pracy. A, niestety, często tak się zdarzało, że pod wpływem

Z działalności sekcji lotniczej



Płatowiec sportowo-szkolny Sekcji Lotniczej K. M. stud. Polit. Warsz. — S. L. 4 projektu pil. J. Drzewieckiego, członka Sekcji, który będzie ukończony na „Tydzień Lotniczy".
(Szczegóły podamy później).

jakiegoś bodźca rozpoczynaliście pracę, szła ona szybko i zwinnie, ale skoro napotkała na opór, momentalnie gasła, jak ogień słomiany. To zwłaszcza dało się zauważyć, kiedy chodziło o uzyskanie środków materjalnych na zrealizowanie Waszych poczynań.

Wiadomą jest przecież rzeczą, że pieniądze zawsze trudno dostać, zwłaszcza wszelkie subsydja od organizacji społecznych, które przecież muszą dobrze zbadać całą sprawę, zanim grosz wydadzą. Trudno, to pieniądz społeczny. A tymczasem Wy, widząc, że nie otrzymacie natychmiast, rzucacie całe dzieło.

O, młodzi lotnicy, z takich ludzi nie będą dzielni piloci i konstruktorzy. Kto nie ma silnej woli wytrwania, ten jest tylko zawadą w naszych szeregach.

Pamiętajcie zawsze, że kiedy pracując zwalczacie trudności — zyskujecie zasługę, a gdy pracujecie mając wszelkie środki i zachętę do pracy — spełniacie tylko obowiązek.

To są dwie najgorsze pozycje w naszym bilansie.

Musimy też je usunąć w roku bieżącym.

Garnijcie się do pracy w lotnictwie w większej liczbie!

Pamiętajcie, że tu czeka Was najlepsza przyszłość. Żegluga powietrzna jest obok radja największym wynalazkiem obecnego stulecia. Niewiadomo, gdzie koniec jej rozwoju.

A którąż praca, jak nie w dziedzinie lotnictwa daje najwięcej zadowolenia. Po-

mówcie z naszymi konstruktorami, pomówcie np. z kap. Orlińskim, ale poco, przeczytajcie niżej artykuł Waszego kolegi, dowiecie się, ile prawdziwej satysfakcji daje praca lotnika-konstruktora.

A pracować możecie wszyscy już teraz, na ławie szkolnej. Tylko trochę więcej chęci i wytrwałości, nie oglądania się na innych, więcej wiary w swoje siły.

Pracę tę będziemy Wam umożliwiali — to było i pozostanie w dalszym ciągu programem Młodego Lotnika.

Pomyśleliśmy też nad najaktualniejszą dla nas sprawą — sprawą organizacji. Projekt utworzenia komitetu, któryby się zajął zorganizowaniem młodzieży i dopomaganiem jej w pracy lotniczej jest już gotowy i jeszcze w tym miesiącu będzie przedstawiony odpowiednim czynnikom do zatwierdzenia.

A więc z nowym rokiem — do pracy!

Pierwszym waszym obowiązkiem — zapisać się do kółka lotniczego młodzieży; jeśli w Waszej szkole ono nie istnieje, stwórzcie je, stwórzcie przy Lidze Obrony Powietrznej Państwa.

Do dzieła więc, młodzi lotnicy, musimy w okresie, w który wstępujemy — odrobić stracone chwile.

Rozpoczynamy nowy okres pod hasłem: „Organizujmy się!"

Jerzy Osiński.

CO MOŻE ZAPAŁ I SILNA WOLA

Awjonetka p. Kozłowskiego



P. W. Kozłowski ucz. VIII kl. gimn. im. Kościuszki w Kaliszu.

Każdy z nas chciałby polatać!

Ale cóż? Nie wszystko można robić, co się chce, niestety! Smutna prawda! Jeden z amatorów powietrznej przejażdżki mieszka zbyt daleko od lotniska, inny nie ma znajomego lotnika, któryby ułatwił mu odbycie upragnionego lotu.

Wreszcie są i tacy, którzy natrafiwszy na trudności, po pewnym czasie zwracają swoje zamiłowania i energję w stronę np. piłki nożnej i swoje marzenia wcielają w ładne strzelanie bramki.

Nie! Nie tędy droga do osiągnięcia celu waszego życia, młodzi lotnicy! Już od najmłodszych lat powinniśmy pamiętać o naszym przyszłym zawodzie i wprawiać się do wykonywania tych wszystkich, najróżnorodniejszych prac, jakie nas czekają po dojściu do samodzielności!

Chcecie koledzy latać? — Więc latajcie! I latajcie nie raz, nie dwa razy, ale latajcie tyle razy i tak długo, jak wam się będzie podobało!

— Jak?

— Ależ latajcie tak, jak lata każdy uczciwy pilot.

— Gdzie?

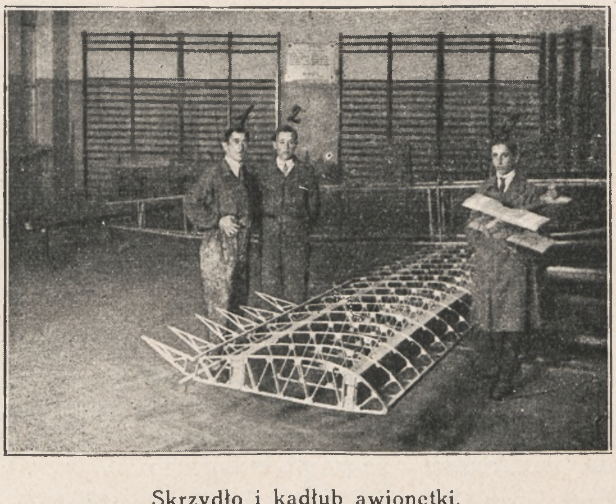
— W powietrzu — oczywiście!

— Na czem?

— Na samolocie, na swoim własnym samolocie, który każdy z was może zbudować! Myślicie pewnie, że od tego pisania pokręciło mi się w głowie?

Nie, słowa te piszę po długiej i zimnej rozwadze, oraz pod wpływem głębokiego przekonania, że budowa samolotu sportowego jest całkowicie dostępna dla każdego wielbiciela lotnictwa. Najgłówniejsze warunki do samodzielnej budowy awjonetki napewno wszyscy posiadacie: — silna wola i stałość w dążeniu do obranego celu są charakterystycznemi cechami młodych lotników.

— — — — — — — — — — —



Skrzydło i kadłub awjonetki.
1—p. Grzmilas, 2—p. W. Kozłowski, 3—p. J. Kozłowski.

Pieniądze? Plany? Wskazówki? — Jedna na to odpowiedź: — Dla chcącego—nic trudnego!!!

— — — — — — — — — — —

Jako przyszły lotnik, marzyłem oddawna o lataniu na prawdziwych Potezach, Hanriotach lub Breguetach, których modele budowałem. W klasie piątej i szóstej było to tylko marzenie, które domagało się jaknajszybszego zrealizowania. Mój pierwszy lot, odbyty we wrześniu ubiegłego roku, spotęgował we mnie jeszcze bardziej żądzę latania i skłonił do bezustannego myślenia nad wykombinowaniem następnej okazji do wzbicia się w przestworze. Brak w Kaliszu lotniska jeszcze bardziej utrudniał mi powtórzenie lotu. W klasie siódmej, pod wpływem nieprzepartej chęci latania postanowiłem zbudować samodzielnie samolot — awjonetkę; tembardziej, że, dzięki artykułom w „Lotniku" p. W. Korbela o budowie samolotu sportowego, mogłem rozpocząć wstępne obliczenia. Przy pracy miał mi pomagać brat, Jurek, również „zapalony młody lotnik", który, wbrew kłamliwym teorjom, że budową samolotów mogą się zajmować tylko inżynierowie, jest uczniem V kl.

Postanowiłem zbudować dwuosobową awjonetkę typu szkolnego z podwójnem sterowaniem, która mogłaby służyć do szkolenia w lataniu członków naszego koła lotniczego. Pragnąc zasięgnąć informacji o silniku lotniczym małej mocy, napisałem do p. Korbela, który łaskawie zaofiarował mi swą pomoc.

Również przypadkowo poznałem w Kaliszu b. pilota wojskowego, p. J. Grzmilasa (brata por. T. Grzmilasa), który ofiarował mi swą współpracę. Mając takich sprzymierzeńców, jak p. W. Korbel i p. J. Grzmilas, mogłem śmiało rozpocząć realizowanie niewykonalnego na pierwszy rzut oka projektu. Pozostała tylko troska o pieniądze, które zawsze i wszędzie odgrywają tak ważną rolę, o czem niejednokrotnie mogliśmy się przekonać. Wkrótce jednak usunęliśmy i tę przeszkodę, organizując „Wieczór lotniczy" i sprowadzając film p. t. „Uwięziony Pilot", który, ciesząc się wielkiem powodzeniem wśród kaliskiej młodzieży, przyniósł nam w dochodzie dostatecznie wielką sumę złotych do rozpoczęcia budowy.

Posługując się rysunkami, które wykonałem po kilkudniowej pracy z piórem lub ołówkiem w ręku, w przeciągu tygodnia wykonaliśmy szablony do konstruowania żeber sterowych i skrzydłowych.

Cóż to jest za przyjemność obliczyć i zrobić rysunek jakiejś części samolotu, a potem wykonać ją własnoręcznie!

Pracę rozpoczęliśmy, jak o tem wyżej nadmieniłem, od sterów, jako od najłatwiejszych do wykonania części konstrukcyjnych samolotu.

Wkrótce po rozpoczęciu roboty doszedłem do przekonania, że najpiękniejszym ze wszystkich możliwych zawodów i zajęć jest bezsprzecznie zawód konstruktora — lotnika! Ile prawdziwej, lotniczej radości przyniosło nam pierwsze wykonane żeberko, tego ani usta wypowiedzieć, ani żadne pióro opisać nigdy nie będzie w stanie! Próbowaliśmy z dziecinną niemal radością jego wytrzymałość, ważyliśmy je kilkakroć, uszczęśliwieni faktem, że „trzyma" obliczony ciężar i, oglądając nasze żeberko ze wszystkich stron, byliśmy pewni, że na świecie niema nic ładniejszego od tej pierwszej, widocznej zapowiedzi powstania samolotu kaliskiej modelarni lotniczej. Po pewnym czasie zjawiło się w naszej modelarni jeszcze kilkanaście takich żeberek, które, nałożone na uprzednio wykonane dźwigarki, stworzyły statecznik poziomy i ster wysokości, mające w przyszłości kierować w obłoki lot naszej „Jutrzenki".

Tymczasem zasoby pieniężne wyczerpały się nam zupełnie. Nie chcąc zajmować sobie czasu organizowaniem naszych imprez dochodowych, zwróciliśmy się do Kom. pow. L.O.P.P w Kaliszu z prośbą o wypożyczenie 500 zł., które zwrócilibyśmy w ciągu przyszłego roku szkolnego. Dzięki prezesowi L. O. P. P. p. gen. Puchalakowi i jego sekretarzowi, por. Brykowiczowi, starania nasze osiągnęły pomyślny skutek i od tej chwili mogliśmy nadal spokojnie zajmować się naszą pracą, nie myśląc o nowych sposobach zdobycia pieniędzy.

Po wykonaniu sterów przystąpiliśmy do konstrukcji skrzydła naszego jednopłatowca. Dzięki p. Korbelowi, który zawsze znajdował wolną chwilę na poprawienie moich obliczeń, lub wykonanie dla mnie obliczeń jakiejś części konstrukcyjnej, zbudowaliśmy skrzydło w ciągu miesiąca, a w końcu czerwca b. r. szkielet płaszczyzny nośnej. Zbudowaliśmy szkielet skrzydła! Jeśli kto sądzi, że zbudować szkielet skrzydła jest równie łatwo, jak to wymówić, to daje tem dowód, że tyle zna się na lotnictwie— co kura na pieprzu! Własnoręczne wykonanie każdej, chociażby najdrobniejszej części samolotu, obliczenie jej wielkości, dopasowanie, przyklejenie, wkońcu przybicie cienkim gwoździkiem stwarza potrzebę takiego nakładu cierpliwości i pracy, że do wykonania jej jest zdolny tylko ten, komu przyświeca ostateczny cel — zbudowanie samolotu i lot na nim. Pracując „w pocie czoła", wykonaliśmy już najuciążliwszą część samodzielnej konstrukcji samolotu: szkielet naszej awjonetki czeka tylko na przybicie dykty (sklejki drzewnej) i płótna, by przybrać ostateczny kształt dumy genjuszu ludzkiego, treści marzeń Ikara — samolotu.

Budując samodzielnie awjonetkę, zapoznałem się w ten sposób ze wszystkiemi tajemnicami jej konstrukcji, a zdobyte doświadczenie niezmiernie ułatwi mi budowę następnych awjonetek, które mam zamiar wykonać po wykończeniu „Jutrzenki", co nastąpi prawdopodobnie w ciągu października b. r. Za jakieś półtora miesiąca będziemy unosić się na jej skrzydłach, rozsiewając wokół warkot 35 konnego „Anzani"!

Nie zazdrościcie nam tego, czytelnicy?!

Po kilkumiesięcznej pracy będziemy latali na własnoręcznie wykonanym samolocie! Niejeden z Was napewno chciałby być na mojem miejscu, co?

Przyszłe zawody samolotów sportowych, które urządza na wiosnę 1927 r. Zw. Lotników Polskich w Poznaniu pokażą, ilu młodych lotników chce latać!

— — — — — — — — — — —

Jeśli masz zamiar być kiedyś prawdziwym lotnikiem, łatwemi do przezwyciężenia przeszkodami, — skieruj wszystkie swoje myśli, cały swój zapał i energję do jednego celu, którym jest budowa awjonetki! Budują samoloty młodzi Niemcy, czy budują młodzi Polacy czy pragną oni samodzielnie wzbić się do słońca dowiewy się za parę miesięcy, gdy ze wszystkich stron Polski zlecą się potężne sztuczne ptaki, by wziąć udział w pierwszym polskim konkursie awjonetek.

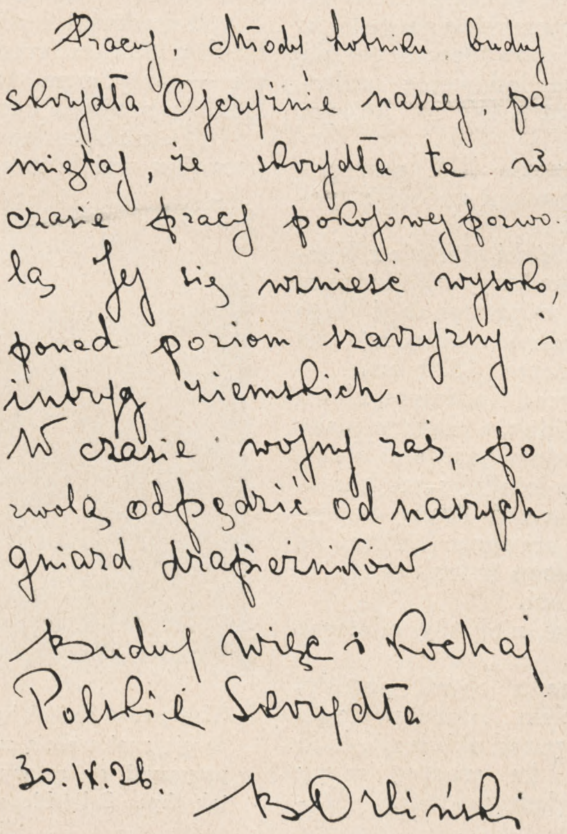
Mam nadzieję, że znajdzie się między niemi niejeden samolot sportowy, skonstruowany uczniowskiemi rękami.

W. Kozłowski.

U PROGU ŚWIATOWEJ SŁAWY

22,000 km. — 116 godz.





Pracuj, Młody lotniku, buduj skrzydła Ojczyźnie naszej, pamiętaj, że skrzydła te w czasie pracy pokojowej pozwolą Jej się wznieść wysoko, ponad poziom swarów i intryg ziemskich.
W czasie wojny zaś, pozwolą odpędzić od naszych granic drapieżników.
Buduj więc i kochaj Polskie Skrzydła.
30.IX.26. B. Orliński

Sława! — Oblężenie w dzień i w nocy przez przedstawicieli pism, dzienników, agencji, stowarzyszeń społecznych. Zabawa w kotka i myszkę z tłumem reporterów. Przyjęcia, komplementy i dokuczliwy rój wytartych, znanych słów, bo i cóż może powiedzieć szczur ziemski, patrząc prosto w oczy temu, kto strop nieba przemierzał.

Tak wyglądasz — Sławo! Za Tobą gonią, jak za szczęściem — ludzie.

Nie dia takiej sławy, co o ból głowy przyprawia, leciał Orliński do Tokjo.

Większa sława była mu drogowskazem. Sława Polskiego Imienia, którą zdumiewał obcych, którą upajał zabłąkanych w pustkowiu Syberji rodaków. Sława, przypieczętowana kwiecistem przyjęciem w Krainie Wschodzącego Słońca.

Walka z żywiołem była mu podnietą. Trzeba było się oprzeć mocnym, a ślepym uderzeniom huraganu. Trzeba było nad morzem, które przecież jest zgubą dla samolotu, lecieć w burzę godzinami. Trzeba było przetrwać spiekotę iście podzwrotnikową, i zimne syberyjskie szarugi, zwodniczą mgłą zaciągające bezludne, olbrzymie, obce obszary.

Wcześniej, niż się go spodziewano, spadł Orliński na rzesze swych przyziemnych braci, gotujących mu owację. Zatoczył kilka kręgów nad lotniskiem — zasłużony samolot ukazał nam swą ranę — szkielet skrzydła, z płótna odartego.

Wylądował.

Samolot w ttumie zniknął. Orliński stężałe nogi z trudem z niego wyciągał — za nim Kubiak. Osmagana wichrami twarz... Czarna bujna czupryna. Jasny wzrok i słowa, ujmujące swą prostotą, otwierają drogę do serca. Pojmujemy, kto on. Wiemy już, dlaczego czyn swój sławny spełnił. Wybucha radość i już nie jest dla nas gościem zamorskim, sensacją. Chodzimy z nim jak z bratem, co dawno w domu nie był, a myśmy się za nim stęsknili.

Pułkownik Rayski z rozjaśnioną twarzą honory gospodarzą sprawuje. Godnego znalazł

dla swej ideji wykonawcę — godnie też go przyjmuje.

Napływać zaczynają auta, wiozące generałów, działaczy politycznych, dyplomatów.

Premjer Bartel Orlińskiemu i Kubiakowi krzyże zasługi przypina i w imieniu Ojczyzny dziękuje.

Potem każe się prowadzić do maszyny. „Morowo"! — okrzyk żołnierski zachwytu z ust mu się wyrywa, gdy mu pokazują złamane skrzydło, a drugie dla równowagi z płótna odarte.

Od samej Czyty tak lecę — mówi Orliński. Od samej Czyty! Bagatela! Sześć i pół tysięcy kilometrów!

Ostatni poseł sowiecki, Wojkow, przyjeżdża. Orliński dziękuje mu za okazaną pomoc. Wojkow winszuje — pyta o Gromowa.

Dziś rano Gromow odprowadzał mnie na lotnisko moskiewskie!" — słyszymy odpowiedź. Ta legendarna teraz Moskwa była dla niego rzeczywistością sześć godzin temu...

Chyba że mu lepiej było w samolocie, niż teraz, gdy siedzi między nami, daleki od walk, i niewygód, i snuje swoją opowieść.

Przeżycia, którym rozhukane morze pod skrzydłami jeno wtórowało, stają się własnością ogółu. Jedni je jak piękną opowieść będą czytali, innym to krew wzburzy i samych do czynów podobnych popchnie.

Nietylko z mocami przyrody trzeba było walczyć. Niepokój wewnętrzny należało w sobie zdusić. Bo któryż lotnik nie poczyta sobie za zły omen dwukrotnego niepowodzenia na granicy Czechosłowacji i Niemiec, spowodowanego złą pracą silnika. Przymusowe lądowanie uszkodziło wówczas mocno Poteza XXV, na którym rajd miał się odbyć.

Wreszcie lot na Breguecie XIX postanowiony. I teraz znowu długie dni zwłoki z powodu trudności formalnych.

26-VII — o świtaniu Orliński, startuje z Warszawy i po 5 g. 40 min. lotu kończy swój pierwszy etap w Moskwie. Krótki odpoczynek i tego samego dnia przelot do Kazania, odległego od Moskwy o 700 km., czyli razem 1800 km..

Wichura się zerwała przed Kazaniem, ulewa szarą opończą przesłania widok, a chmury nisko zupełnie tłoczą się nad wysokiemi brzegami Wołgi, wypierająca parat dzielnych lotników nad koryto rzeki. Ciemność zapada, a oni krążą beznadziejnie i szukają lotniska, nie chcąc lądować na rozmiękłym gruncie. Zapalono jednak ognie — i aparat pewnie dotyka ziemi.

Deszcz nie pozwala od niej się oderwać przez cały dzień następny.

Aż 28-go, korzystając z chwili pogody, startują na małem kazańskiem lotnisku. Mgła zazdrośnie ukrywa ziemię przed okiem polskich lotników. Orjentować się im według mapy przeszkadza i grozi rozbiciem w razie przymusowego lądowania.

Jakoż istotnie zboczyli z drogi. co Orliński stwierdził, gdy pas mgły się skończył, W deszczu i wietrze mijali pogranicze Europy i Azji. 1600 km. przebyli tego dnia w 9 g. 20 m. W Omsku wylądowali.

Potem pogoda się polepszyła. Ujrzeli w świetle słońca nowe niebezpieczeństwo, które im groziło:

Zielone morze lasów, łagodnie wiatrem kołysane — tajgę syberyjską. Zgóry dywan puszysty; naprawdę — najeżona wierzchołkami drzew odwiecznych powierzchnia — nieskończenie się ciągnąca — na którą lądować — końcowi się równa. Z drżeniem wsłuchiwali się w szum motoru — czy aby dobrze pracuje? Wiedzieli już, że w śmigle jest szczelina.

Lecz silnik nie zawiódł. Wywiózł ich zwycięsko z nad tajgi odmętów, przeprowadził ich bezpiecznie nad tonią Bajkału...

Pracował bez przerwy 7 godzin od Omska do Krasnojarska, 1300 klm. pozostawiając za sobą; 9 g. 30 m. od Krasnojarska, do Czyty, robiąc 1600 km.

Nic dziwnego. Kubiak miał nad nim pieczę, a Kubiak wiedział, że od silnika wszystko zależy.

Byli już na Dalekim Wschodzie. Stykali się z dygnitarzami chińskiemi, a w Charbinie przestrzeń Czyta—Charbin — 1200 km. — pokonali w 7 g.) kolonja polska zgotowała im wzruszające przyjęcie. Ci polacy witali ich, jak pierwsze dotykalne oznaki wolnej Polski — w obcowaniu z nimi lotnicy nasi cofnęli się myślą w te czasy, gdy wszystko, co polskie, wzbudzało entuzjazm, a ludzie żyli ideałami.

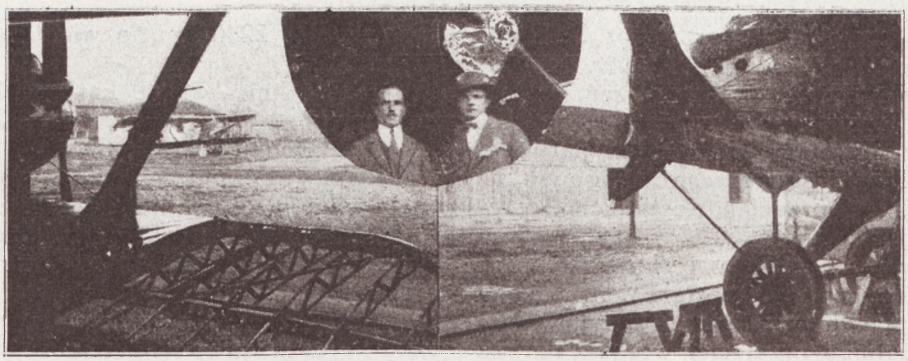
Przedostatni planowany etap, Charbin — Heidżjo (900 km.) musiał być przerwany w Mukdenie — przyczyną tego była zła benzyna Do Heidżio przybyli następnego dnia.

Tu już była Japonja a właściwie Koreja). Od początku wzięła naszych lotników w serdeczną



St. sierżant Kubiak był również przedmiotem owacji. Swoją znajomością rzeczy i opieką nad motorem przyczynił się on wydatnie do uskutecznienia rajdu tak kpt. Orlińskiego, jak i zeszłorocznego pułk. Rayskiego.

Trudności z jakiemi walczył podczas swego rajdu kpt. Orliński, najlepiej nam ilustrują poniższe zdjęcia. Widzimy na nich: z prawej strony złamane dolne skrzydło Breguet'a XIX, z lewej — przeciwległe skrzydło



odarte z płótna już przez samych lotników; operacja ta stała się niezbędna dla utrzymania równowagi. U góry nadwerężona osłona silnika. Na tym samym płatowcu odbył swój głośny lot pułk. Rayski.

opiekę. Zgotowała im wspaniałe przyjęcie — udział w niem brał rząd, i wojsko, i tłumy ludności cywilnej.

Ale od serca Japonji, linji wysp, oddzielało Orlińskiego morze. Podwójnie groźne morze — raz, jak każda wielka woda dla płatowca lądowego; powtóre, jako morze tajfunów. i trąb powietrznych. Nie dały na siebie czekać — zagrodziły drogę do wysp i trzy dni lotnicy nasi spędzili w Heidżio.

Piękny był to lot nad morzem Japońskiem. Przelecieli szczęśliwie. Święty wulkan Fudżijama rozwierał pod polskim płatowcem swe ziejące otchłanie. Atmosfera południa ogarnęła ich swym żarem. Termometr wskazywał 39° wyżej zera. Opary podniosły się z ziemi i przesłoniły horyzont, gdy Orliński zbliżał się do Tokjo.

Przyjęcie królewskie tam go spotkało. Tysiące ludzi zalegały plac, tysiące dzieci witało kwiatami skrzydlatych polaków. Przybycie ich stało się poprostu świętem w stolicy Japonji.

Prezenty cenne składano im bez końca. Dał się poznać Orliński ogółowi japończyków, przemawiając do nich przez radjo. Przyjęcie to wywarło na nim i na Kubiaku niezatarte wrażenie. Ordery japońskie wysokiej klasy miały je zawsze im przypominać.

Wracać postanowił Orliński drogą powietrzną, tak jak przyleciał. Przeszkody nieprzewidziane piętrzyły się po drodze:

— Burza gwałtowna morze i niebo w jedną rozszalałą potęgę zamieniła, a samolot gubił się w żywiole, jak mały nic nie znaczący punkcik. Lecz siła woli, która go wiodła, przemogła — zimna krew pozwoliła lotnikom znaleźć kierunek i uniknąć fal morskich.

— Huragan w pobliżu Czyty, co aparatem cisnął, gdy ten jeszcze stał na ziemi i koniec dolnego skrzydła odłamał. Lotnicy obdarli ze „skóry“ drugie skrzydło i lecieli dalej.

Mgły i niepogody...

Okryty chwałą, podziwiany przez naród swój i obce narody, wraca kapitan Orliński do swej eskadry w Lidzie, do służby żołnierskiej.

Czy jednak na tem poprzestanie?

Zygmunt Troniewski

Rekordy lotu dystansowego bez lądowania

Gdy zestawimy loty rekordowe za rok ubiegły, gdy przypomnimy sobie, iż przeszło rok temu najśmielsze, najbardziej optymistyczne przewidywania nie śmiały wpisać na tablicę rekordów tych cyfr, z któremi obecnie mamy do czynienia, to nauczeni tem doświadczeniem nie chcemy horoskopów na przyszłość stawiać! nie wiemy, do czego za parę miesięcy dojdzie technika lotnicza, na co porwie się człowiek, do czego doprowadzi jego wola — ten niezbędny czynnik przy ustanawianiu wszelkich rekordów.

Przejrzyjmy więc tablicę rekordów lotu dystansowego za rok 1925—26.

3—4 luty 25 r. — Arrachart i Lemaître na Breguecie XIX z silnikiem Renault 500 KM lecą z Paryża do Villa Cisneros (Rio del Oro-Afryka) i biją poprzedni rekord, przelatując 3166 km.

26—27 czerwiec 26 r.—bracia Arrachart na Potezie XXVIII z silnikiem Renault 550 KM dokonują przelotu Paryż — Bassorah na przestrzeni 4313 km. w 26 godzin.

Należy tu podkreślić nadzwyczaj staranne opracowanie przelotu i jego realność, gdyż okazało się, iż różnica czasu przewidywanego i osiągniętego wynosiła ± 15 minut. Jednocześnie okazało się tu, co znaczy silna wola i niespożyta chęć osiągnięcia zamierzonego celu.

Gdy przy przelocie nad Azją Mniejszą popsuła się pompa benzynowa, nie chcąc przerwać lotu, lotnicy woleli zastąpić mechaniczną pracę pompy ręcznem pompowaniem.

Adjutant Arrachart przez długie 10 godzin wykonywał tą automatyczną pracę. Ale dopięli celu i ustanowili nowy rekord światowy.

14—15 lipca 26 r.:—kap. Girier i Dordilly na Breguecie XIX z silnikiem Hispano - Suiza 500 KM lecą z Paryża w kierunku Syberji i po 29 godzinach lotu lądują w Omsku, przelatując w linji prostej 4700 km, faktycznie zaś około 5000 km.

Zdobywają nowy rekord, oraz nagrodę o puhar Renaulta za rok 1926.

Nie przebrzmiały echa tych wspaniałych przelotów, gdy oto i nowy rekord, ustanowiony

31 sierpnia—1 września r. b. przez por. Chall'ego i kpt. Weisera. Wylecieli oni z Paryża do Bender-Abbas, przebywajac tę przestrzeń, wynoszącą 5200 km, w 30 godz.

Tak więc w przeciągu jednego roku i paru miesięcy rekord lotu dystansowego przesunął się o 2000 km, zaś w przeciągu ostatnich 2 miesięcy wzrósł o 900 km.

Rekord por. Chall'ego i kpt. Weisera jest tem piękniejszy, iż został poprzedzony niemniej imponującym przelotem próbnym w dniu 24 sierpnia. Lotnicy przelecieli wtedy z Paryża do Azji Mniejszej, gdzie, napotkawszy nieprzebyte morze mgły, z rozwagą, która cechuje doświadczonych pilotów, zawrócili i podczas nocy wylądowali w Bukareszcie, przelatując 3500 km w 18 godzin. Następnego dnia t. j. 25 sierpnia, por. Challe i kpt. Weiser wystartowali do Paryża, gdzie wylądowali po 13 godzinach lotu, przebywając 2240 km, a więc razem w przeciągu 2 dni:

3500 km + 2240 km = 5740 km

w czasie:

18 godz. + 13 godz. = 31 godz.

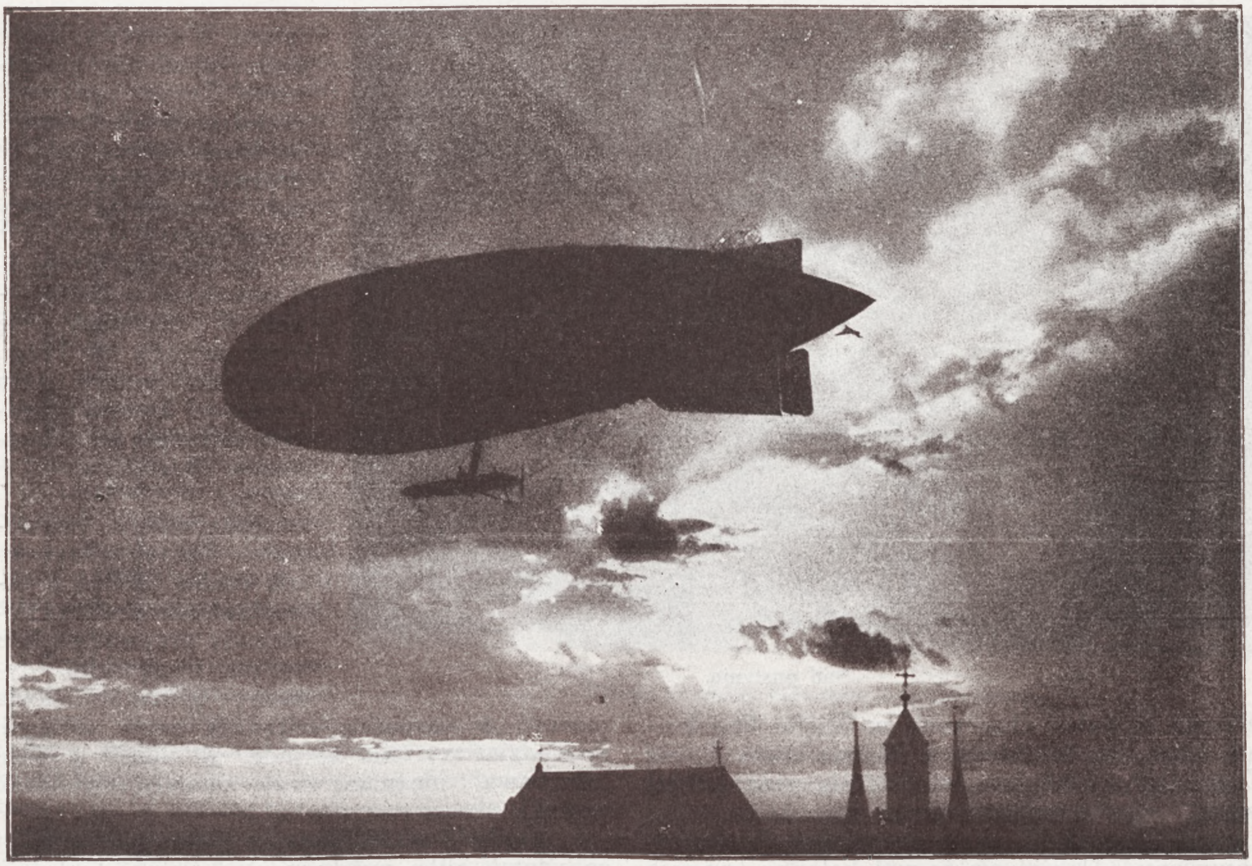
Jestto bezwątpienia piękny rajd, który wielu pilotom pozwoliłby spocząć na zasłużonych laurach, lecz dzielnym francuzom to nie wystarcza i oto dnia 31 sierpnia ponawiają próbę pobicia rekordu.

Tym razem szczęście sprzyja. Po 30 godzinach lotu przybywają do Bender-Abbas, ustanawiając nowy rekord światowy, wynoszący 5200 km. Jednak nie jest to jeszcze to, co mogli osiągnąć przy bardziej sprzyjających warunkach. Można się było spodziewać rekordu jeszcze bardziej imponującego, gdyż zapas benzyny pozwalał na przebycie przestrzeni 7000—8000 km.

MAPA OSTATNICH WIELKICH RAIDÓW



U góry trasa lotu kpt. Orlińskiego — Warszawa — Tokio — Warszawa. Niżej raid angielskiego lotnika Cobhama, o którym piszemy w kronice.



Polski sterowiec „Lech", który w ostatnim miesiącu latał często nad Warszawą.

Należy zaznaczyć, że noc z dnia 31 sierpnia na 1 września była nadzwyczaj burzliwa, a deszcz i wiatr huraganowy zmuszał do cofnięcia się z drogi. Lecz lotnicy nie wrócili tym razem. Oślepiani błyskawicami, rzucani potężnemi porywami wiatru, bez odpoczynku wytrzymali przy sterze 30 godzin!

Lot odbywał się na osławionym Breguecie XIX z silnikiem Farman 500 KM o zwiększonej nośności, wskutek powiększenia powierzchni skrzydeł.

Przy starcie aparat ważył 4,150 kg.

Sumując oba loty, otrzymamy, że por. Challe i kpt. Weiser przebyli:

5.740 + 5.200 = 10.940 km

w czasie:

31 + 30 = 61 godzin,

czyli lecieli ze średnią szybkością 180 km./godz.

Takie rekordy ustanawiają francuzi, lecz i my mamy wyczyny nie gorsze. Jeśli porównamy lot Challego z rajdem kpt. Orlińskiego, który w przeciągu 10 dni przeleciał przestrzeń Warszawa — Tokio — 10.000 km — na płatowcu, jakkolwiek przygotowanym do rajdu dalekiego, jednak ustępującym pod pewnymi względami płatowcowi por. Challego (płatowiec Challego mógł np. na swoim pokładzie zabrać 3000 ltr. benzyny, podczas gdy zbiorniki płatowca kpt. Orlińskiego zawierały zaledwie 800 litrów) — musimy nawet oddać pierwszeństwo naszemu rodakowi. Mały zapas benzyny zmuszał kpt. Orlińskiego do częstszego lądowania, krótszych etapów i trudnego zaopatrywania się w dobrą benzynę lotniczą, na zapadłej północy, na lotniskach często jedynie zaimprowizowanych, czego Challe czynić nie potrzebował.

J. Wędrychowski.

NA POWIETRZNYCH SZLAKACH EUROPY

Warszawa — Wrocław — Praga*)

Wiecie, co znaczy dostać ulgowy pasport zagraniczny... Strata kilkunastu dni, wydatek kilkudziesięciu złotych i, wkońcu, zapłata normalnej taksy.

Ja dostałem pasport w 3 dni. Możecie więc sobie wyobrazić moją radość. Ulgowy pasport w 3 dni... Czy to dzięki sanacji, czy może

*) Odległość w linji prostej — 530 klm.; leci sią 3 godziny.



Nad pustynią.

miącej Warszawy, kiedy szofer wiózł mię na lotnisko. Trzeba przyznać, że warszawskie taksówki, kiedy policja jeszcze drzemie, — dają doskonały przedsmak jazdy samolotem.

Na lotnisku już ruch. Towarzysze podróży — kol. W., udający się wraz ze mną do Pragi, oraz jakiś leciwy, otyły dyrektor, któremu gwałtem zachciało się schudnąć w Marienbadzie — już są.

Załatwiamy formalności. Uprzejmy kierownik ruchu CIDNA'y zaopatrza nas w watę i doskonały przewodnik lotu w jęz. francuskim, dyżurny policjant stawia pieczęć w pasporcie, urzędnik celny salutuje, dowiedziawszy się, że jadę na zjazd z wizą „służbową", nie mając wcale zamiaru rewidować walizki.

Godz. 5 m. 30. Siadamy. Pełen gaz, samolot zadygotał, kilka wstrząsów po ziemi i jesteśmy nad domami Warszawy.

* * *

Szlak Warszawa — Wrocław nie ma wiele widoków oryginalnych. Nasamprzód tak pospolity, dobrze znany krajobraz polski — szaro-zie-

dlatego, że byłem chrzczony w Wielki Piątek — nie wiem. To też, kiedy w Ministerstwie Spraw Zagranicznych kładzono mi ostatnią wizę — „służbową" — nie mogłem ukryć wzruszenia.

— Doprawdy, panie naczelniku, jestem zachwycony... Dziwię się, że moi koledzy „po piórze" tak skarżą się na te nieszczęsne urzędy pasportowe.

— Gdybym się mógł panom czemś odwdzięczyć? — Będę jutro w poselstwie w Pradze...

— Ah, jeśli pan... Mamy pilną pocztę dyplomatyczną.

— Ależ, naturalnie, tylko proszę dziś; samolot mój wyrusza jutro z samego rana.

— Aaa... to pan samolotem; może Spadem?

— Niechże pan naczelnik nie tłumaczy tej nazwy dosłownie. Przecież we Francji... tyle lat i nigdy...

Na nic jednak nie przydały się te wywody. Poleciałem bez poczty, zadowolony, że nie jestem dyplomatą. Być może, kazanoby mi powierzać swe życie tylko kolejom.

A to byłoby nie do zniesienia!

* * *

Leciałem w połowie sierpnia, o 5-ej rano. Niebo pogodne, dość ciepło, powietrze przesycone ozonem; słońce poczęło wyglądać z poza murów drze-



Eskadra francuska nad Marokko.

lone bezkresy, poprzerzynane pasmami dróg, gdzieniegdzie ciemne plamy lasów. Wszystko foremne, gładkie; osnute welonem mgły srebrzystej, przesłaniającej rzeczywistość przed światem złudzeń.

To nie te pola, które corocznie zrasza pot rolnika zanim plon wzejdzie.

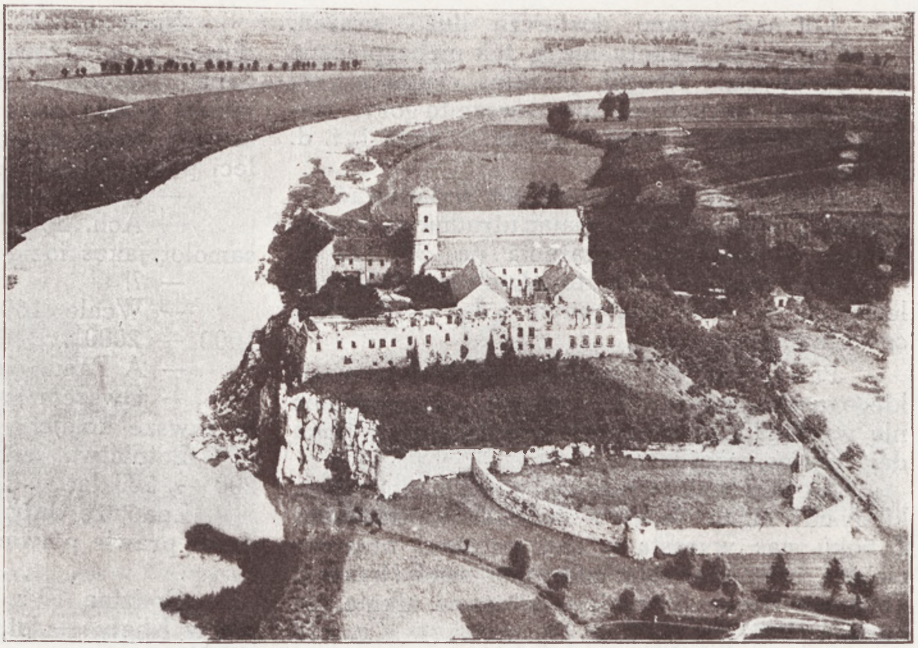
To nie te drogi, na których auta naśladują start i lądowanie...

Mijamy Żyrardów, Skierniewice, Łódź; szereg małych miasteczek i wiosek. Są one prawie jednakowe — szaro-żółte domki okalają biały lub czerwony kościołek ze strzelistą wieżyczką.

Łódź robi wrażenie imponujące. Wielkie miasto ułożone w elipsę, dość dobrze zadrzewione, malownicze. Niezliczona liczba kominów. Rozlokowane na przedmieściach, tworzą jakby parkan ogradzający miasto. Zresztą i w samem mieście ich nie brak. Domy wysokie, przeważnie nieotynkowane, z czarnemi dachami. Zaraz rzuca się w oczy fabryczny charakter miasta.

Przed i za Łodzią spotykamy szereg miasteczek o podobnym wyglądzie (m. in. Zduńską Wolę).

W miarę zbliżania się do granicy niemieckiej krajobraz urozmaica się. Coraz więcej lasów, rozsianych w małych działkach; częściej spotyka się zabudowania. Ziemia wygląda tu jak wzorzysty kobierzec, na którym hojna ręka porozrzucała kwiaty: — białe domki z czerwonemi dachami, okolone jasną zielenią ogrodów. Gdzieniegdzie toń przejrzysta — ślady częstych deszczów.



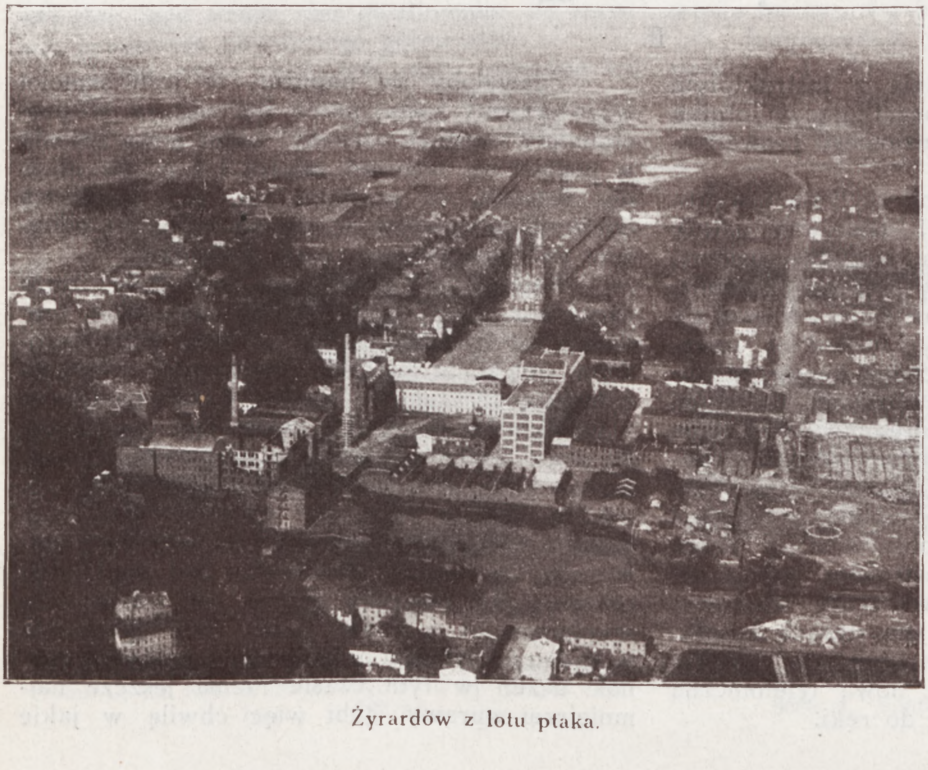
Tyniec — ruiny klasztoru — z lotu ptaka.

Lecimy z szybkością 160 km. Wiatr chłoszcze mi twarz (siedzę obok pilota). Czuję się rzeźki, wesoły; jak Farys nienasycony połykam przestrzeń.

Pogoda prześliczna. Jasną kopułę nieba przesłaniają tylko gdzieniegdzie małe pierzaste obłoczki, jak wata wyjęta z moich uszu. Tylko u spodu, nad pasem lasów, rozpostarły się gęste, kłębiaste chmury. Wschodzące słońce zatoczyło nad niemi krwawą łunę — zdaje się, że lasy płoną. Złudzenie to potęguje jeszcze swąd spalanych smarów, buchający z kabiny. (Na miłość Boską, usuńcie to, jeśli nie chcecie pasażerów zawędzić!)

Przed nami wyrastają kontury miasta. Spoglądam na zegarek — kwandrans po 7-ej. To Wrocław.

Lądujemy. Po półgodzinnym „odpoczynku" lecimy dalej — do Pragi, przez Sudety.



Żyrardów z lotu ptaka.

Lot nad górami dostarcza dużo wrażeń.

Coprawda, Sudety nie są tak niebezpieczne do przebycia. Naogół płaskie, ciągnące się szerokiemi łańcuchami, ale zawsze to góry, sięgające 1000 m., a więc i wiatry, i mgła i t. d. i t. p.

Gdyby tak tu przymusowo wylądować — myślę. Zdala od ludzi, mając utrudnioną komunikację — zostałyby wrażenia na całe życie.

Ale, niestety, było to udziałem podróżnych lecących w dniu następnym. Ja popłynąłem spokojnie.

Patrząc na dół, gory nie sprawiają wielkiego uroku, gdyż w ten sposób obserwowane nie wyglądają plastycznie; za to widziane z boku dają obraz prześliczny.

Nie zapomnę wrażenia, jakiego doznałem, kiedyśmy mijali jeden z łańcuchów Sudetów. Z boku nas wyrasta w dali potężne, brązowe cielsko, osłonięte mgłą; jakby jaki smok straszny. Zbliżamy się — potężnieje, wreszcie niknie za nami.

Dużo wrażeń daje przelot obok szczytów górskich. Wtedy dopiero odczuwa się szybkość samolotu.

Góry ciągną się, niestety, zaledwie na trzeciej części naszego szlaku; reszta to znów ten dobrze znany krajobraz równinny. Domki, tak jak w Niemczech, murowane, lasów mało.

Nuda zagląda w oczy. Zaczynam korespondować z moimi towarzyszami. (Rozmawiać z osobami z kabiny — nie podobna). Na marginesie jakiejś gazety piszą pierwszę zdania do mego kolegi, świeżo dyplomowanego prawnika, który leci poraz pierwszy.

— No, podoba Wam się lot?

— Ach, boski! Jestem zachwycony; tylko samolot jakoś idzie za wolno.

— ?!

— Wcale 160 km. nie czuć. Żeby tak 1000 — 2000...

— A Panu, panie dyrektorze?

— Owszem jedzie się wygodnie, ale koleje, to zawsze koleje.

Lotnictwo jest jeszcze zamłode; tak za 200 — 300 lat...

Znać, że daty urodzenia moich rozmówców dzieli prawie półwiecze.

* * *

Godzina 10-a. Nagły skręt w lewo i lądujemy w Kbely — lotnisku w Pradze. Samochód CIDN'y odwozi nas na Masarykowo nadraži (dworzec im. prezyd. Masaryka) — jedziemy powitać resztę naszej delegacji, którą żegnaliśmy wczoraj w Warszawie, odjeżdżającą o 2-ej po poł. pociągiem.

To nie jazda!

J. Osiński.



II.

Drugi kolejny lot ucznia z instruktorem ma na celu wyrobienie w początkującym lotniku „czucia", potrzebnego do poziomego prowadzenia samolotu.

Podniesienie się z ziemi, czyli start, wykonywa instruktor osobiście, ponieważ należy to do rzeczy trudniejszych, niż lot poziomy, stanowiący zawsze pierwszy etap nauki latania. Po osiągnięciu wysokości, na jakiej odbywał się poprzedni lot obznajmiający, instruktor nakazuje zwrócić uczniowi specjalną uwagę na położenie maski silnika lub też osłony przedniej w stosunku do linji horyzontu. Aby tu linja była zupełnie wyraźna i dobrze widziana — pogoda musi być podczas tych lotów ładna. Gdy uczeń doskonale uprzytomni sobie, w którym miejscu horyzont przecina obserwowany przez lotnika przód płatowca, instruktor poleca mu przygotować się do prowadzenia maszyny, a więcześrodkować uwagę na sterach i żądanym kierunku oraz zupełnie opanować nerwy, po krótkiej zaś chwili, na nową telefoniczną komendę, uczeń bierze ster do ręki.

Zdawałoby się napozór, że jeśli samolot wprowadzony został przez instruktora w prostolinijny kierunek poziomy, żadne nowe zaś siły w postaci np. uderzeń wiatru i t. p. na niego nie działają, to powinien on, bez wszelkich trudnych manewrów ze strony ucznia — odbywać dalej swój lot w tymże kierunku.

Najczęściej jednak tak nie jest. Duża część aparatów szkolnych ma naturalną tendencję do wznoszenia się w górę przy zerowym położeniu drążka sterowego. Wynika z tego, że drążek ten musi być stale naciskany z takim natężeniem siły, jakie jest wymagane do zanulowania tej tendencji górowania. Uczeń, już po kilkunastu sekundach zauważy niechybnie, że samolot „drze się" do góry. Następuje reakcja ucznia i to tem bardziej szybka i stanowcza, im bardziej gwałtowny jest jego charakter. On popycha drążek od siebie, aby wyrównać lot i znów ujrzeć linję horyzontu w żądanym miejscu nosa aparatu; ponieważ jednak uczeń w tym czasie niema jeszcze najmniejszej wprawy, gubi więc chwilę w jakie

zwracają uwagę dobremi kształtami opływowemi, grubym profilem skrzydła, oraz małą ilością drutów i usztywnień, powodujących zwiększenie oporu szkodliwego.



Typ samolotu komunikacyjnego — „Jabiru" Farmana

Rozpiętość—19 m. Długość—13,6. Szybkość max. — 208 km/g. Pułap — 4250. Dwa silniki Lorraine-D. po 400 KM.



Typ samolotu komunikacyjnego—Farman 170

Rozpiętość — 16 m. Długość 11,75. Szybkość max.—203 km. g. Waga pustego 1800 kg. Waga użyteczna 1520 kg. Silnik Farman 500 KM.

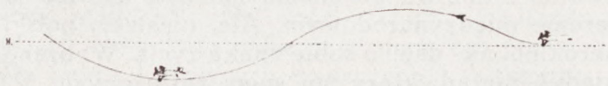
należało przywrócić drążek do normalnego położenia i aparat na mocy bezwładności nawet po odepchnięciu steru jeszcze się zniża, i w rezultacie uczeń widzi horyzont nad osłoną kadłuba, czyli rozumie, iż zaczyna opuszczać się;



Rys. 4.

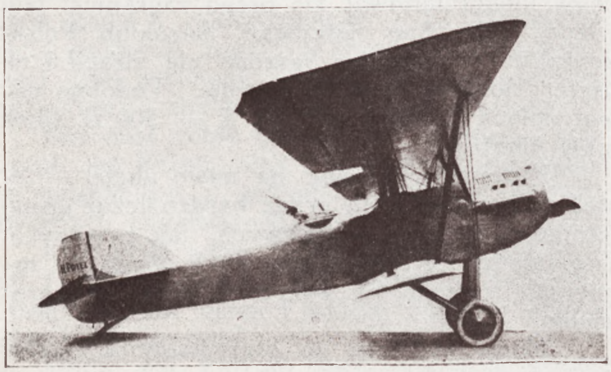
wskutek tego ściąga ster gwałtowniej, co znów jest przyczyną powtórnego górowania.

Takie ruchy rękojeścią steru powodują lot aparatu po krzywej falistej, w której stosunek długości do wysokości fali wyraża nam charakter ucznia; przy dużej różnicy poziomej — mieć będziemy do czynienia z uczniem zdecydowanym i gwałtownym, przy locie bardziej zbliżonym do płaskiego — z uczniem ostrożnym i wyczekującym. Różnice w usposobieniach dadzą się odczuć wyraźnie, co widzimy przedstawione na rys. 4 i 5-ym.



Rys. 5.

Jednocześnie podczas wykonywania tych posunięć drążkiem, mającym na celu wyrównanie poziome, uczeń popełnia najczęściej nowy błąd, polega on na tem, że przy ściąganiu lub



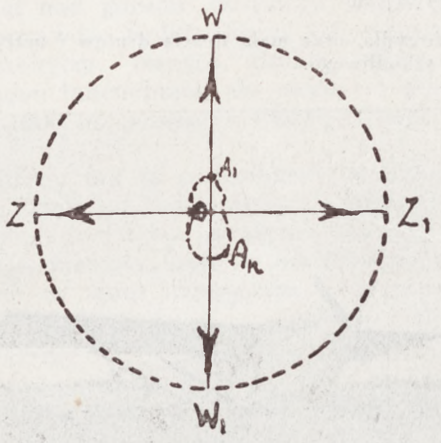
Typ samolotu wywiadowczego—Potez XXV

Szybkość max. — 220 km/g. Szybkość wznoszenia na 5000 m. — 20 minut. Pułap — 7400 m. Silnik Lorraine D, 450 KM. Waga pustego 1170 kg. Ciężar użyteczny — 780 kg.



Typ samolotu myśliwskiego—Fokker XIII

Szybkość max. — 265 km/g, Szybkość min. — 95 km/g. Szybkość wznoszenia na 5000 m. — 12 minut. Pułap— 8000 m. Silnik Napier „Lion" 470 KM.



Rys. 6.

odpychaniu rękojeści, wyprowadza ją z linji głębokości, dając mimowolne nachylenia boczne. Niech normą będzie położenie A. na rys. 6-ym, linja zaś np. A, An wskazuje nam drogę zataczaną przez drążek podczas takiego nieumiejętnego sterowania, to oczywiście płatowiec lecieć będzie po krzywej przestrzennej, bardzo dalekiej od ściśle żądanego przez nas kierunku. Oczywiście przyrząd telefoniczny znakomicie ułatwi nam zadanie, instruktor bowiem nie dotykając sterów wcale, nakazuje uczniowi poprawić błąd lub też, uprzedzając go i o osobistem wyrównywaniu, daje mu poznać charakter i sposób posunięć.

Bolesław Zalewski
inżynier

(C. d. n.)

NASZE TROSKI

Co będzie z Aeroklubem?

Lotnictwo polskie coraz widoczniej staje w międzynarodowych szrankach powietrznych. Rekord kpt. Stachonia i świetne raidy pułk. Rayskiego i kpt. Orlińskiego — otwierają lotnikom polskim bramy międzynarodowej sławy.

Sytuację tę możnaby doskonale wyzyskać w celach propagandowych i postarać się zapewnić lotnictwu polskiemu należyte miejsce na terenie międzynarodowym. Ale, niestety, polski aeroklub nie daje o sobie znaku życia. Wybrano kiedyś zarząd, który śpi snem zasłużonych.

Nie byłoby to dla lotnictwa polskiego groźne, gdyby nie fakt, że śpiący aeroklub—w myśl przyjętej zasady — jest jedynie powołanym do reprezentowania lotniczego świata Polski w międzynarodowej federacji lotniczej — F. A. I., a wszelkie rekordy lotnicze mogą być uznane przez zagranicę o tyle, o ile dokonane będą przed komisją aeroklubu.

Skutki tej bezczynności odczuliśmy już dotkliwie.

Jak doniósł wrześniowy numer Lotu Polskiego, w dniu 25 sierpnia r. b. na lotnisku Mokotowskiem kpt. Stachoń pobił ustalony niedawno przez siebie rekord szybkości wznoszenia się na 6000 m. Stwierdziła to komisja, wyznaczona przez Wojskową Centralę Badań Lotniczych.

Fakt ten uradował świat lotniczy polski, ale cóż poza tem? — zagranica rekordu nie uzna.

Albo drugi przykład.

Powracającego z Tokjo kpt. Orlińskiego witali reprezentanci licznych organizacyj, niemających z lotnictwem nic wspólnego; nie słyszeliśmy tylko, by władze Aeroklubu Polski wystąpiły oficjalnie. Zorganizowaniem przyjęcia zajęła się Liga Obrony Powietrznej Państwa.

Czy Aeroklub Polski nie miał tu żadnej roli do odegrania?

Jesteśmy pismem lotniczem i istniejemy już trzeci rok. Czy sądzicie, że otrzymaliśmy jakąś wiadomość o pracy, ba, nawet tylko o egzystencji Aeroklubu?

Nie wiemy nawet, jaki jest obecny jego adres. Sądzimy wszakże, że Aeroklub powinien coś o sobie za pośrednictwem prasy powiedzieć.

W krytyce jesteśmy bardzo powściągliwi. Rozumiemy, że to praca społeczna, że ludzie stojący na czele Aeroklubu mają wiele ważniejszych zajęć, i dlatego, choć oddawna nalegani, nie poruszaliśmy tej palącej sprawy; sądziliśmy, że prywatne zwracanie się do osób zainteresowanych wystarczy. Dziś do wyciągnięcia tego na forum publiczne jesteśmy zniewoleni.

Wzburzenie, jakie panuje obecnie, zwłaszcza w pułkach lotniczych, zrodziło dwie koncepcje wyjścia z sytuacji — dziś są one bardzo aktualne. Jedna dąży do stworzenia nowego aeroklubu, druga — do powołania, bez pytania i zgody starego zarządu — nowych władz Aeroklubu.

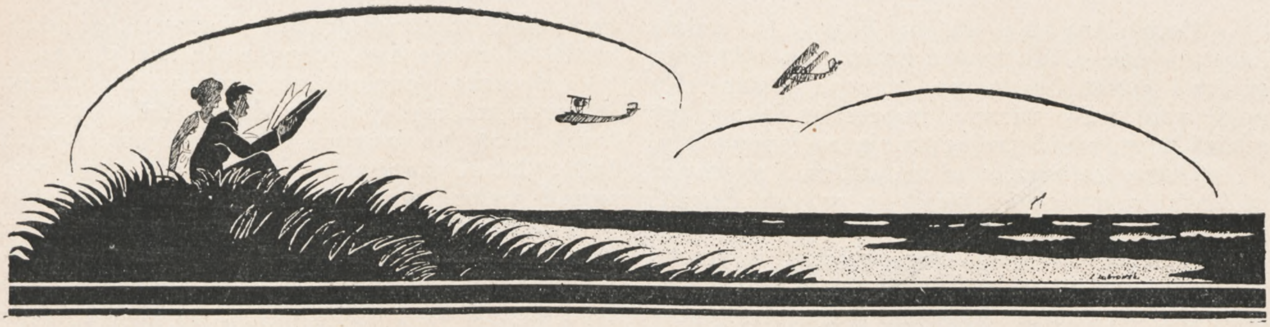
Ale te wyjścia są niemożliwe! Nie możemy kompromitować się przed zagranicą; tem więcej, że, mimo wszystko, Aeroklub Polski kontaktu z zagranicą jeszcze nie stracił i na liście członków F. A. I. figuruje. Podobno nawet opłaca składkę w F. A. I. — 500 zł. (Jest jakiś filantrop!).

Podejmujemy więc na nowo akcję — jesteśmy proszeni o to przez bardzo liczne grono lotników, zarówno wojskowych, jak cywilnych. Zapytujemy się dotychczasowych władz, co zamierzają uczynić, by wskrzesić pracę w Aeroklubie?

Mamy nadzieję, że otrzymamy w niedługim czasie odpowiedź, którą będziemy mogli wzburzoną opinję uspokoić.

Czas nagli; trzeba, aby nareszcie Polski Aeroklub coś robił.

J. O.



BELETRYSTYKA

KAZIMIERZ ANDRZEJ CZYŻOWSKI

DAJNE i UNRUK

Nowela.

Płakać nie mogła, bo łzy zamarzłyby na jej twarzyczce, a krzyczeć nie umiała i zresztą na wszystko było już zapóźno. Zastygła więc w bezruchu nad sino-zielonym zrębem lodu i, załamawszy zesztywniałe w łosiowych rękawicach ręce, przerażonemi śmiertelnie oczyma wpatrywała się w bełkocącą, zapienioną, zimną jak śmierć i głęboką jak rozpacz wodę.

Och, gdyby Irma*) wcześniej ją ostrzegła! Oh, gdyby była choć trochę wcześniej przyszła do Dajne, gdyby Dajne zdążyła Unruka obudzić, gdyby Dajne i Unruk, porwawszy swoje oszczepy, uciekli z tego miejsca, gdzie już wczoraj podziemne duchy dudniły i straszyły; — Dajne i Unruk byliby uratowani, i choć bez fok i bez łososi, ale wróciliby do swego szczepu.

Ale Irma widocznie pogniewała się na nich i tak ich ciężko ukarała.

I zaco? Zaco? Przecież ich szczep od tak dawna nic nie miał do jedzenia. Przecież już dawno zaczął się dzień i wiosna powinna już wypędzić z dziur foki nagnać z południa łososie i reny. A tymczasem wiosna wciąż nie przychodziła. Szczep z głodu już niemal połowę swych psów i renów wyjadł, a co biedniejsi bracia, w swych chatach w śniegu wydłubanych nawet tran z lampek wyjedli, w ciemnościach siedzą teraz i chyba jednej śmierci oczekują.

Cóż miał robić Unruk, syn dzielnego, ale starego już Rarali, ojca i czarodzieja szczepu, sam najśmielszy z pośród młodych, z pośród odważnych najodważniejszy?

Cóż miała robić Dajne, dla której szybkonogi i śmiały Unruk, był jedynem światłem w jasny, krótki dzień i jedyną bajką w długą zimną i ciemną noc?

Oboje oni widzieli nędzę szczepu, oboje pomagali zabijać ostatnie psy na pożarcie, oboje słyszeli w nędznych chatach płacz maleńkich dzieci i starych matek, oboje rozumieli rozpacz ojców.

Unruk wiedział, że gdyby ojciec jego był młodszym i silniejszym, napewnoby jakoś z nędzą i głodem walczył.

Unruk był dumnym. Więc postanowił w imieniu ojca wystąpić do walki ze złem.

Ale Unruk miał zaledwie dwanaście lat i był jedynakiem ojca czarodzieja, w którym szczep cały i ojciec wielkie nadzieje na przyszłość pokładali. Nie mógł zatem nic takiego uczynić, coby było niebezpiecznem, bez pozwolenia i ojca i starszych ze szczepu. A tymczasem, tu trzeba było działać bez względu na niebezpieczeństwo.

Tedy Urnuk jednego wieczora przywołał cichą i najpiękniejszą we wsi Dajne, córkę dobrej wdowy Samuti, odszedł z nią za ostatnią chatę i tam, za górą lodową ukryci oboje, długo ze sobą szeptali i radzili.

Na tę noc, Unruk ojca swego staruszka, a Dajne swą dobrą matkę ściskali znacznie dłużej.

A gdy o świcie czarodziej Rarali opuścił nogi z posłania, aby wyjść przed chatę i wiosnę o przyjście zaklinać, nie podbiegł do niego syn jedyny Unruk i nie pomógł mu przejść przez próg.

— Unruk! Unruk! — Drżącym głosem wołał staruszek. — Ale w odpowiedzi tu i ówdzie grudka śniegu od sufitu zerwana zleciała.

— Gdzieżeś ty, synu mój, Unruk?!

Nie było nigdzie Unruka.

Tak samo nigdzie nie było małej Dajne, której nadarmo w swej chacie i po wsi stara wdowa Samuti szukała i wołała.

Zbiegła się cała wieś na radę i poczęła badać i dumać, coby też mogło się stać z dzielnym Unrukiem i jasną, cichą Dajne.

Wraz z Unrukiem przepadły z chaty czarodzieja cztery oszczepy. Ale nie brakowało ani sani, ani psów.

*) Irma — istota nadprzyrodzona, według wierzeń Eskimosów.

Domyślano się zatem łatwo, że śmiałe i dumne dzieci, nie mogąc znieść dłużej widoku nędzy i głodu, trapiących szczep, postanowiły pójść naprzeciw wiosny, naprzeciw fokom, już gdzieś pewnie dobywającym się na lodowe kry.

Duma zaświeciła w małeńkich i skośnych oczkach czarodzieja Rarali, a wdowa Samuti płakać przestała.

Oto ich dzieci są najpiękniejsze w szczepie. Oto ich dzieci stały się sercem tego szczepu. Oto teraz Irma napewno już wiosnę przyspieszy i słonecznym batogiem podgoni i foki i łososie i reny i białe niedźwiedzie.

Usiadł tedy na lodowej przyzbie czarodziej Rarali i staremi rękami począł znaki czynić, że rozpocznie uroczystsze, niż codzień, zaklęcia. I szczep cały otoczył go kołem, przysiadając na piętach.

Wiatr, co dął aż do teraz i miotał tumanami sypkiego śniegu, ustał nagle, jakby przysiadł również wysłuchać zaklęć Rarali.

A czarodziej, założywszy ręce na piersiach i wpatrzywszy się staremi, wyblakłemi od mrozu i zamawiań oczyma w daleką, białą przestrzeń, począł nucić monotonnie, jednako, bezkreśnie, — tak właśnie, jak monotonnie, jednako, bezkreśnie leżał dokoła nich biały śnieg, wisiała nad nimi szara mroźna przestrzeń.

Zielony i śliski jest lód,
a szary i chudy jest głód.
Czarodziej Rarali
już tranu nie pali, —
a Samuti wdowa
skóry po psach chowa.
Dzieciątka Dajne i Unruki
wzięły oszczepy i dwa łuki,
w ostatniej zimy mroki
poszli polować na foki.
Głodnym smakuje tran,
byle go pełny był dzban.
Chwała im, chwała im, chwała,
jak śnieg daleka i biała.
Ciepły jest wiosny chód,
zimny jest mrozu chłód.
Czarodziej Rarali
już ognia nie pali,
a wdowa Samuti
zamarzłe ma buty.
Dzieciątka Dajne i Unruki
wzięli oszczepy dwa i łuki,
w ostatnie mrozu mroki
poszli polować na foki.
Zmarzłych ogrzeje tran,
byle go pełny był dzban.
Jak śnieg daleka i biała,
chwała im, chwała im, chwała.

. . . .

. . . .

A tymczasem Dajne przerażonemi śmiertelnie oczyma wpatrywała się w zimną, bełkocącą wodę, co coraz groźniej i zawzięciej odpychała od siebie dwa rozpęknięte zręby lodu.

Jeszcze godzinę temu można było uciec. A teraz już zapóźno. Po dwuch dniach straszliwej drogi po ostrych i kanciastych bryłach lodu, dotarli nareszcie do miejsca, skąd było widać zieloną wodę morza. Nadzieja dobrego polowania wstąpiła w ich piersi dziecinne. — Ale zapadała noc. Zatrzymali się zatem w pewnej odległości od brzegu, wykopali w śniegu kolibę i ułożyli się na sen, aby choć trochę odpocząć.

Unruk zasnął w tej chwili, ale Dajne spać nie mogła. Gdy już, już kleiły jej się na sen powieki, posłyszała nagle gdzieś głęboko pod sobą jakieś dudnienie i szmer. Przerażona usiadła i niemal całą noc przesiedziała, nasłuchując w ciemności dziwnych głosów, dochodzących z pod śniegu, z pod ziemi! Dajne się na tych głosach znała. Dajne wiedziała, że to podziemne duchy knują coś złego, że to zła wróżba, że to może Irma gniewa się na nich, że opuścili starych rodziców.

Ledwo zaszarzał świt, zerwała się Dajne na nogi i nie budząc Unruka wybiegła z koliby, aby zobaczyć, czy morze nie uciekło, czy coś złego się nie stało.

Ale w pół drogi do brzegu zatrzymał ją trzask i suchy huk gdzieś niedaleko za nią. Gdy przerażona odwróciła się, spostrzegła o kilkanaście kroków za kolibą jakąś ciemną kresę, która z chwili na chwilę rosła.

Zrozumiała odrazu, że oto spali na lodzie i że ten lód pęka, że za chwile od brzegu oddzieli ich woda, że wraz z kolibą i włóczniami pojadą w nieznane zdarzenia na wierzchu kry.

Co siły pobiegła do czarnej rysy i już naocznie przekonała się, że tak, że już zapóźno na ucieczkę, że woda już ich znosi na ocean.

Suchy trzask i huk pękającego lodu obszedł dokoła cały cypel na którym nocowali i wraz z ciemną krysą rozpęknięcia zatonął w morzu zimnem i spienionem.

Nagle Dajne zrozumiała, że teraz ta wielka kra może pęknąć na wiele małych i ona może znaleźć się na innym kawałku, aniżeli Unruk. W tem przerażeniu obudziła się ze smutnej zadumy i pobiegła zpowrotem do koleby

— Unruk, Unruk, — wstawaj braciszku kochany, spotkało nas nieszczęście!

Unruk był dzielnym chłopakiem i w jednej chwili się obudził.

— Co się stało, Dajne?

— Spaliśmy na lodzie. Złe duchy rozsadziły wodą lód pod nami i jesteśmy na krze i płyniemy na pełne, zimne morze!

— Nie smuć się, Dajne. To dobre duchy rozsadziły lód, na znak, że idzie wiosna, że płyną łososie i foki.

— Ależ Unruk, — my jesteśmy na krze, którą rozbije woda i inne kry i oboje utoniemy.

— Tak może się stać, ale może się też

nie stać, a nasi rodzice będą mieli foki i łososie i ciepłe, czerwone słońce.

— Czy ty się nie boisz śmierci?

— Dokąd żyję, potrafię walczyć, Dajne, o życie moje i twoje.

— O jakiś ty dzielny, Unruk! Ja smuciłam się o ciebie, a nie o siebie.

— Bo jesteś dobrą, Dajne.

— Ty jesteś lepszy, boś myślał o rodzicach. Ale ja już się nie smucę i przy tobie też niczego się nie boję.

— No, to chodźmy, Dajne. Muszę zobaczyć sam, jak wielkie jest niebezpieczeństwo.

Zaledwo wyszli z koliby, z ust ich wyrwał się cichy okrzyk zachwytu.

Oto zafrasowani i myślący jeno o ratunku, wyszli na świat, zalany blado-czerwonem światłem słońca, które, jak bania olbrzymia, czerwona, rozgrzana, uśmiechnięta, podnosiła się z poza horyzontu.

Miłe ciepło dotknęło ich policzków i rozchmurzyło ich oczy.

Wzięli się za ręce i, zapatrzeni w cud nadchodzacej wiosny, szli powoli, krok po kroku, aż do brzegu kry. Dopiero tu się zatrzymali i z westchnieniem oderwali oczy od słońca.

— Jakżeż możemy zginąć, Dajne, gdy taka cudna wiosna nadchodzi?

— Ale popatrz, Unruk. Dokoła nas jest jeno woda zimna i głęboka, a od brzegu, gdzie mieszkają nasi rodzice, odpływamy coraz dalej i dalej.

— Gdybyśmy mieli jaki kajak, nie bałbym się tej wody. A tak, musimy czekać, co się dalej stanie. Morze z innej strony może nadnieść inne kry i wtedy przeskoczymy i popłyniemy z powrotem.

— Nie widać żadnych lodów.

— Jeśli spłyniemy dalej na południe, to może trafimy na jakieś ludzkie łodzie, bo przecież tam dalej pewnie już dawno wiosna świeci. Dobrzy ludzie nas wyratują i wtedy tak długo będziemy szukać i chodzić, aż dojdziemy do naszych ojców z powrotem.

— Mów jeszcze, Unruk, bo ja się ciągle boję.

— A mówiłaś, że już się nie boisz.

— To pocoś mi uwierzył? Przecież ja jestem niewiastą.

I mała dziesięcioletnia niewiasta poraz pierwszy tego dnia się uśmiechnęła.

Tymczasem słońce wschodziło coraz wyżej. Gdy Dajne i Unruk już się oswoili ze swoją sytuacją, przypomnieli sobie, że dawno już nic nie jedli i że są bardzo głodni. Wzięli więc w ręce oszczepy i idąc wolno wzdłuż ostrych brzegów kry, poczęli wypatrywać, czy jakaś foka się nie ukaże. Niestety, — widzieli jeno ciemno-zieloną, głęboką toń, od której wiało zimnem i głuszą.

Z każdym krokiem coraz smutniej spoglądali w tę toń, z każdym krokiem coraz mniej mieli nadziei, że bedą mogli nasycić głód.

Tak doszli do miejsca, skąd wyszli i usiedli przy sobie w milczeniu, jedno przed drugiem ukrywając oczy, aby ze smutkiem się nie zdradzić.

Już długą chwilę milczeli oboje, oparci o siebie ramionami, gdy nagle oboje naraz podnieśli głowy i nastawili uszy.

Skądś, zdaleka, z bardzo daleka, zdawało im się, usłyszeli jakiś dziwny głos.

— Unruk... słyszysz?...

— Słyszę, Dajne...

— Co to może być?...

— Nic podobnego nigdy nie słyszałem...

— Ani ja też...

— Tak, jakby ktoś bardzo prędko kijem po śniegu tłukł...

— Śniegu nigdzie nie widać...

— Gdzieś bardzo daleko...

— Tobyś nie usłyszał... Tymczasem, słyszysz, ten głos coraz bliżej furczy...

Tak, jakby z pod nieba...

Oboje głowiny zadarli i poczęli wpatrywać się w szary błękit nieba.

— To może jakiś ptak?...

— Gdzieżby ptak tak huczał...

Wtem, na prawo od słońca i trochę wyżej, zamigotało coś czerwonego, a potem pociemniało. Po niebie sunęła wyraźnie jakaś długa, ciemna plama.

— Patrz, patrz, Dajne, tam — widzisz — to jakiś potwór niebieski...

— A może to Irma?...

— Może... Leci nas ratować, bo wie, żeśmy dobrze chcieli...

Plama stawała się coraz większą i większą i jakby zniżała swój lot. Już było wyraźnie widać jej kształt. Była podobną do olbrzymiej ryby, z długą łodzią, przyczepioną do brzucha u dołu.

— To powietrzna ryba, Unruk.

— Może i taką stać się Irma, gdy zechce.

Tymczasem ryba zbliżała się z przerażającą szybkością i teraz poznać można było, że leci dość nisko.

Dajne i Unruk, czy to przerażeni widokiem potwora i straszliwym łoskotem, jaki on wydawał, czy też może uradowani i pewni, że to Irma po nich leci, by ich ratować, zerwali się ze swych miejsc i poczęli jak szaleni biegać w kółko po śniegu, z zadartemi do góry głowami.

A potwór leciał, jakby wprost na nich.

. . . .

— Kapitanie! Na tej krze przed nami jacyś ludzie biegają! Może rozbitki!

— Widzę, poruczniku! Wyłączyć dwa motory, zmniejszyć szybkość! Ster głębokości w dół na 250 m.!

Umilkły dwa łoskoty z przodu sterowca, zapiszczały dźwignie steru. A kapitan Hielton, wpatrując się ze swej kabiny w krę pod sterowcem, dalej podawał przez mikrofon rozkazy.

— Poruczn.ku! Niech pan spuści z kotwicy wodnopłat z sankami i jazda na dół po tych pańskich rozbitków. To zdaje się dwoje dzieciaków.

Młody porucznik Milton jakby tylko czekał na ten rozkaz. W jednej chwili zbiegł na dół gondoli małemi drzwiczkami i po drabince przedostał się do aparatu zawieszonego na kotwicznym haku pod gondolą, wskoczył na miejsce pilota i w kilka minut później śmigły i zgrabny wodnopłat oderwał się jakby z pod opiekuńczego cienia sterowca i począł sfruwać ku oceanowi na swych rozpiętych skrzydłach.

Dajne i Unruk na widok dziwnego i wspaniałego ptaka, który wyleciał z pod brzucha powietrznej ryby i najwyraźniej ku nim zlatywał, upadli oboje na kolana, i wyciągnąwszy ręce do zjawiska, zastygli w oczekiwaniu.

Tymczasem wodnopłat (a raczej amfibja, gdyż aparat mógł i na śniegu i na lądzie lądować) opadł na krę i, przejechawszy jeszcze kawał drogi, zatrzymał się o kilkanaście kroków od nich.

Ku ogromnemu zdumieniu Dajne i Unruka, z piersi ptaka wyskoczył człowiek — taki zwykły w futra okutany czlowiek i szedł ku nim. Prawda, twarz jego w niczem nie była podobną do wymarzonej twarzy, jaką miałaby Irma—ale też nie była podobną do twarzy ich ojców. Oczy człowieka były wielkie i niebieskie, usta uśmiechnięte i czerwone; a z pod czapy wymykały się włosy złote, jak słoneczne promienie w południe. Mógł to być zatem wysłannik Irmy.

Gdy porucznik Milton zbliżył się do obojga dzieciaków, w oczach ich było tyle zdumienia i zachwytu, że uśmiechnął się do nich najserdeczniej, a potem podniósł ich z klęczek i opierających się w onieśmieleniu, poprowadził do aparatu, ręką wskazując by usiedli.

Teraz już i Dajne i Unruk uwierzyli, że to dobra i łaskawa Irma wysłała po nich i rybę olbrzymią i tego potężnego ptaka. Nie opierali się zatem już dłużej i po chwili wodnopłat z naszymi podróżnymi lekko oderwał się od białego śniegu, wpływając koliskami w przestrzeń.

Dajne i Unruk, przytuleni do siebie, widzieli, jak ocean wraz z ich krą coraz niżej opadają,a oni jak się wznoszą wyżej i wyżej, a potem jak ptak, zwrócony w stronę, w którą ryba odleciała, pomknął tak szybko, że jeno powietrze w uszach gwizdało.

Dajne i Unruk trochę się bali straszliwego łoskotu oddechu ptaka, ale to tylko trochę i tylko z początku. Widząc, że biały człowiek o niebieskich oczach siedzi spokojnie i tylko rękami i nogami porusza przedziwne kości ptaka, zębate kółka i żelaza, uspokoili się i tylko wkoło się rozglądali. W pewnej chwili, przed nimi prawie, ukazała się wielka ryba. Ptak mknął coraz szybciej, aż wreszcie dopędził rybę, podleciał pod jej brzuch i przestał huczeć i drgać. Coś nad ich głowami zatrzeszczało, coś uderzyło w skrzydła i coś ptaka podciągnęło do góry.

Biały człowiek wyskoczył ze swego miejsca i kiwnął na nich ręką. U góry otworzyły się małe drzwiczki i ukazała się drabinka

Dajne i Unruk za porucznikiem wspięli się po drabince i po chwili znaleźli się w gondoli, w kabinie kapitana Hieltona. Prócz samego kapitana, czekał tu już na nich jakiś stary marynarz, który brał udział w wywiadowczym locie sterowca, jako bywalec i znawca tych stron podbiegunowych i ich mieszkańców.

Dajne i Unruk ze zdziwieniem usłyszeli język podobny do ich języka i niemal ze łzami w oczach opowiedzieli swoją przygodę.

— W którejże stronie zostali wasi ojcowie?

— Tam prosto, prosto, jak lecieć cień słońca, jak lecieć wielka ryba.

. . . .

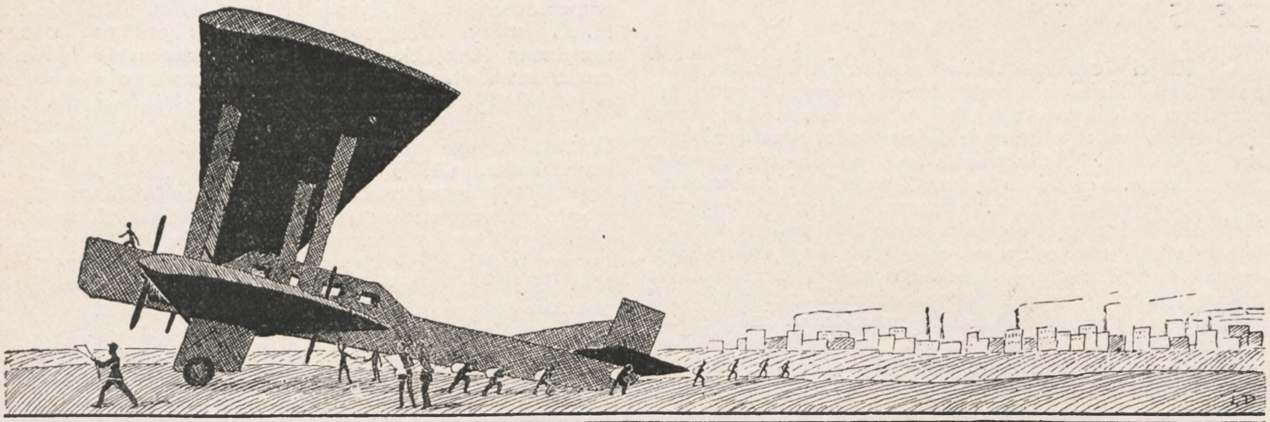
. . . .

Tego samego dnia wieczorem na południowym zrębie wyspy Ellesnera zapanowała wielka, wielka radość. Oto tuż za chatami szczepu przysiadł olbrzymi ptak, z którego wyskoczyli Dajne i Unruk i dwuch białych ludzi, z których jeden umiał rozmawiać zrozumiałym językiem. Trzy dni nie było Dajne i Unruka: szczep już śpiewał psalmy pogrzebowe, mimo, że wiosna nadeszła za ich sprawą. Ale oto dobra Irma zesłała ptaka wraz z nimi, dziećmi dzielnemi i najlepszemi i wraz z koszami pełnemi jedzenia i świec i wstążek i rzemyków.

Rozpalono wielkie ognisko i szczep cały zaśpiewał pieśni zwycięstwa i wiosny. A potem do późnej nocy stary czarodziej Rarali dwum ludziom białym, dwóm wysłannikom wielkiej Irmy, z których jeden rozumiał jego słowa, a drugi o oczach niebieskich wciąż się uśmiechał — opowiadał o dzielnym i śmiałym synie swoim Unruku i cichej, a jasnej córce wdowy Samuti, Dajne.

Rano, gdy czerwone słońce wzeszło, dwaj dzielni ludzie uściskali czarodzieja Rarali i wdowę Samuti i Unruka i Dajne i wszystkich ze szczepu, wskoczyli w pierś olbrzymiego ptaka i z głośnym furkotem wzbili się w powietrze i pojechali ku słońcu, by pewnie odszukać matkę ptaka rybę. Na śniegu zaś został szczep cały, co klęcząc z wyciągniętemi rękoma za ptakiem odlatującym, błogosławił dobrej Irma, że i wiosnę nagnała słonecznym batogiem i Dajne i Unruka przysłała rodzicom z krainy śmierci swoim potężnym, niebieskim ptakiem.

K O N I E C.



WIADOMOŚCI BIEŻĄCE

Z POLSKI

Z linji powietrznych. W dniu 1 października r. b. Polska Linja Lotnicza uruchomiła stałą komunikację powietrzną między Warszawą a Łodzią, oraz Łodzią i Krakowem, Wiedniem i Lwowem.

W pierwszym locie wzięli udział przedstawiciele ministerstwa komunikacji, wojska oraz przedstawiciele P. L. L. pp. dr. J. Wygard i dyr. A. Wygard.

Na lotnisku łódzkiem nastąpiło uroczyste otwarcie linji, w którem uczestniczyli przedstawiciele władz miejscowych, oraz prezes łódzkiego kom. L. O. P. P. mec. Biłyk i wiceprezes mec. Pawłowski.

Cena przelotu Łódź — Warszawa wynosi 25 zł. Członkowie L. O. P. P., którzy należą do Ligi przynajmniej pół roku, mają 20 proc. zniżki.

Należy zaznaczyć, iż linja Warszawa — Łódź była już eksploatowana przez tow. „Aero" wskutek jednak niewiadomych przyczyn komunikacja została przez to tow. zawieszona.

Tak jak i w roku ubiegłym, Polska Linja Lotnicza utrzymywać będzie komunikację lotniczą także i podczas zimy. Samoloty będą ogrzewane.

W bieżącym miesiącu P. L. L. uruchomi stałą komunikację powietrzną między Lwowem a Czerniowcami.

Znaki orjentacyjne. Szef dep. IV M. S. Wojsk. pułk. Rayski, zwrócił się do komitetów L. O. P. P., aby zajęły się sprawą rozmieszczenia na dachach najwyższych domów miast i wsi napisów, ułatwiających pilotowi orjentowanie się w terenie.

Komitet łódzki poczynił już pewne kroki w tym kierunku.

Loty nocne. W sferach zainteresowanych omawiana jest obecnie sprawa zorganizowania lotów nocnych. Jak nas poinformował v. dyr. P. L. L. p. Wilczyński, realizacja tego projektu jest bliska; koszty związane z przystosowaniem portu lotniczego do lotów nocnych nie przekraczają 10.000 zł.

Zimowy rozkład lotów. Międzynarodowe Towarzystwo Żeglugi Powietrznej w Polsce, utrzymujące komunikację pomiędzy Warszawą, a Pragą Czeską i Paryżem, z dniem 16 b. m. zmieniło rozkład lotów. Samoloty odlatywać będą z Warszawy do Pragi o godz. 12-tej w południe, podczas gdy poprzednio startowały o godz. 5. 30 rano. Podróż powietrzna między Warszawą a Paryżem rozłożona została na dwa dni; w jeden dzień Warszawa — Praga, w drugi zaś Praga — Paryż.

Pochwała dla pracowników Centralnych Warsztatów Lotniczych. Kierownik Centralnych Warsztatów Lotniczych otrzymał w związku z rajdem kpt. Orlińskiego poniższe pismo, którego treść świadczy chlubnie o pracowitości i patryjotyźmie pracowników C. W. L.

Do
Kierownika Centralnych Warsztatów.
w/m.

Brygada monterów, zajętych przy płatowcu Breguet XIX, przeznaczonym dla lotu por. Orlińskiego. — pracą swą i pilnością zasłużyła na zupełne uznanie.

Polecam Kierownikowi Centralnych Warsztatów Lotniczych wyrazić każdemu z pracowników, należących do tej brygady, jak i kierownikowi dz. montażu p. Skrabie w imieniu służby i mojem własnem, gorącą pochwałę i podziękowanie.

Przeprowadzenie w tempie nadspodziewanie szybkiem ż całą sumiennością i bez zarzutu tej pracy, do pilnego i dokładnego wykonania której przywiązywałem wielką wagę, świadczy o zupełnem zrozumieniu swych obowiązków przez pracujących i pozwala mi mieć nadzieję, że w przyszłości nie zawiodę się na pracownikach Centralnych Warsztatów Lotniczych i liczyć na nich będę mógł zawsze, a szczególniej w chwilach, wymagających specjalnego natężenia energji i wzmożonej wydajności pracy.

P. o. Szefa Dep. IV. Żegl. Pow.
(—) Inż. Rayski płk. S. G. — pilot.

Godne uznania. Nareszcie władze rządowe zrozumiały, jak wielkie znaczenie dla prestig'e'u Polski mają wielkie rajdy lotnicze — por. Orliński został mianowany kapitanem i otrzymał z rąk b. premjera Bartla złoty „Krzyż zasługi", a sierżant Kubiak krzyż srebrny. Podkreślamy to z wielkiem uznaniem. Mamy nadzieję, że takie „powitanie" jak miał rok temu pułk. Rayski nie powtórzy się nigdy.

Również z wielkiem uznaniem podkreślamy czyn Polskiego Radja, które, doceniając znaczeniu propagandy lotnictwa, zaprosiło kpt. Orlińskiego przed mikrofon i zgotowało mu przed audytorjum całego świata serdeczną owację.

Zakłady Skoda w Polsce. Francusko-Polskie T-wo lotniczo-samochodowe w Warszawie (Okęcie), znane pod firmą „Frankopol" przechodzą pod zarząd czeskich zakładów „Skoda". Ratyfikowanie przez M. S. Wojsk. zawartej uprzednio umowy — jest kwestją dni najbliższych. Przypuszczać należy, że dawny „Frankopol" po przyjęciu go przez nowy zarząd, ulegnie pewnej reorganizacji przyczem specjalny nacisk położy się na budowę silników Lorraine-Dietrich 450 KM.

ZE ŚWIATA

Rajd Cobhama. Znany Alan Cobham przyniósł nowy tryumf lotnictwu angielskiemu swym imponującym przelotem Londyn—Australja i z powrotem. Lot trwał 3 miesiące, podczas których dzielny pilot przeleciał ogółem 45.000 km. Trasa wiodła nad południową Europą, Syrją, Persją, Indjami do Sydney (Australją) i z powrotem.

Pomiędzy, Bagdadem a Basorą, wydarzył się tragiczny wypadek, który omal nie uniemożliwił dalszego rajdu i jest jedynym smutnym epizodem całego tak wspaniałego wyczynu pilota Cobhama; mianowicie jakiś Arab, działając pod wpływem ignorancji lub złośliwości zaczął strzelać do płatowca i zranił śmiertelnie mechanika inż. Elliota który w dwa dni później zmarł. Lot odbywał się na dwupłatowcu De Haviliand DH 50 hydroplanie z silnikiem Jaguar 385 KM.

Alan Cobham jest znany z świetnych przelotów jak Egipt i Palestyna (1924 r.) Indje (1925 r.) oraz z lotu Londyn — Przylądek Dobrej Nadzieji i z powrotem na przestrzeni 16.000 mil.

Obecne rekordy światowe płatowców. Największą odległość bez lądowania — 5.200 km. zdobyli 1/IX r. b. por. Challe i kpt. Weisser (Francja) na płatowcu Breguet XIX.

Największa wysokość — 12.445 m. Zdobył Callizo (Francja) 23.VIII r. b. na płatowcu Spad z siln. L. D. 450 MK.

Największa szybkość przy ziemi — 448.17 km. Zdobył Bonnet (Francja) na płat. Ferbois z siln. Hispano 550 MK. (Nieoficjalny—486, ustanowiony przez Williamsa).

Próby pobicia rekordu na długość lotu. Słynna para lotn ków francuskich— bracia Arrachart—zamierzają pobić ostatni rekord lotu na dystans, jaki zdobyli w pierwszych dniach września Challe i Weisser.

Bracia Arrachart chcą tym razem dokonać lotu w jednym etapie z Paryża do Irkucka, co wynosi około 6.700 klm. w prostej linji. Lot ten trwać będzie przypuszczalnie najmniej trzydzieści parę godzin. Jedną z największych jego trudności jest kwestja aparatu, który byłby zdolny do zabrania odpowiedniej kolosalnej ilości benzyny i oliwy, potrzebnej dla silnika.

Największy samolot komunikacyjny doby obecnej. Przemysł lotniczy całego świata prześciga się w budowie coraz to większych samolotów i co kilka tygodni opuszczają fabryki coraz to większe potwory powietrzne. Obecnie znów pierwsze miejsce zajęły Niemcy, które po angielskim 20-u osobowym samolocie „Argosy", wypuszczonym 26 sierpnia, zbudowały samolot na 25 osób.

Próbne loty nowego samolotu, skonstruowanego przez Zakłady Junkers'a w Dessau, odbyły się 13 bm.. Nowy samolot, noszący nazwę G. 31, sporządzony cały z metalu, wyposażony jest w trzy silniki typu Junkers L. V. po 400 M. K. każdy. Wnętrze samolotu nie zostało jeszcze urządzone. Projektowanem jest przeznaczenie pewnej części samolotu na miejsca sypialne, urządzenie oddzielnej kajuty dla pasażerów palących i oddzielnej dla nie palących, oddzielnej wreszcie dla kobiet, oraz towarów. Obsługa nowego olbrzyma składa się z dwuch pilotów i mechanika. (ATE)

Rajd sowiecki. Lotnictwo sowieckie przy pomocy Towarzystwa propagandowego „Awiachim" zorganizowało rajd nad stolicami dla okazania na Zachodzie Europy jakości swych aparatów, oraz wysokiej klasy pilotów. Rajd ten odbył się na metalowym dwupłacie typu pocztowego z silnikiem 450 KM; pilotował Gromow, mechanikiem był Rodziewicz.

Lotnicy ci odwiedzili 6 stolic, a mianowicie: Berlin, Paryż, Rzym, Wiedeń, Pragę i Warszawę w ciągu 3 dni. Poszczególne etapy przedstawiają się następująco:

31 sierpnia: odlot z Moskwy o 3 g. min. 25. lądowanie w Królewcu i Berlinie o 12 g. 30 m., oraz w Paryżu o godz. 19 min. 10. Przestrzeń 2800 km. została przebyta w 15 godz. i 5 min., a więc średnia szybkość 180 km. g.

1 września odlot z Paryża o 6 g. 25 min., przylot do Rzymu zaś o 19. 30. A więc2100 km. w 9 godz. 47 min. ze średnią szybkością 210 km./godz.

2 września, po lądowaniu w Pradze i Warszawie, oraz przeleceniu 2100 km., pil. Gromow. przybywa do Moskwy o gsdz. 18 min. 15 przebywając ogółem 7000 km. w 34 godz. lotu.

Jakkolwiek prasa sowiecka traktuje ten rajd jako tryumf lotnictwa proletarjackiego nad lotnictwem burżuazyjnym, to jest on w rzeczywistości jedynie pięknym przelotem, wykazującym bezwątpienia duży poziom przemysłu lotniczego i personelu latającego.

Z WYDAWNICTW

Jan Niwiński — Opowieści pilotów — Warszawa, Bibljoteka Autorów Polskich. Autor, znany literat, jest jednocześnie prelegentem L. O, P. P., zaś podczas ostatniej wojny służył w lotnictwie i stąd zna polskie lotnictwo wojskowe i jego bohaterskie walki. Część utworów, zawartych w tej książce, drukowaliśmy w „Młodym Lotniku".

Oryginalną cechą tej książki jest połączenie motywów prawdy historycznej z nawskroś fantastycznemi, a nawet sensacyjnemi pomysłami. Do takich osobliwości należy niezawodnie nowelka „Samolot Widmo" i opowiadanie o Pilocie Miłości. Jednak z tych utworów sensacyjnych wieje jakiś rdzennie Polski romantyzm, a nadewszystko ukochanie „sprawy lotniczej".

Radzimy każdemu przeczytać te książkę — każdy w niej coś dla siebie znajdzie. (z. k.)

MODEL POTEZA XV A Z

(Opis wykonania załączonej do niniejszego numeru wycinanki).

Pierwszą naszą czynnością przy składaniu wycinki jest malowanie. Arkusz winien być rozpięty na desce, aby się nie powyginał. Malujemy farbami wodnemi — całość na zielono, słupki między płatami i maskę silnika po linję łamaną A... A, oraz części płatów dolnych oznaczone przez B - na kolor aluminjum; słupki między lotkami malujemy na czarno, pneumatyki na szaro, płozę na kolor drzewa, oraz śmigło - na czarno. Znaki polskie — biało czerwone. Napisy białe.

Drugą czynnością będzie sklejanie. Jeżeli papier okaże się za cienki, trzeba go nakleić na arkusz białego piapieru i dopiero wycinać.

Najpierw sklejamy kadłub (ostrożnie sklejać maskę), potem statecznik poziomy, pionowy i t. d., z kolei przymocujemy do kadłuba płaty dolne, a potem słupki i płaty górne. Słupki i podwozie należy przedtem wzmocnić, wklejając w środek kawałek cienkiego drzewa (najlepiej bambusu). Całość usztywniamy nitkami, kółka i śmigło osadzamy na szilce. *T. K.*

Popierajcie akcję L. O. P. P. podczas „Tygodnia Lotniczego."



KĄCIK MŁODYCH LOTNIKÓW

Jak uczcić kap. Orlińskiego? Bohaterski lot kap. Orlińskiego i st. sierż. Kubiaka, który rozsławił imię polskie na szerokim świecie i okrył lotnictwo polskie sławą, wzbudził w społeczeństwie gorącą wdzięczność dla skrzydlatych bohaterów. Wszyscy starają się okazać swą podziękę lotnikom, czy to dając mu upominek, czy też w inny sposób.

I wy musicie, młodzi lotnicy, uczcić czyn Orlińskiego, bo wy znaczenie jego rozumiecie daleko lepiej, niż inni; musi kap. Orliński przekonać się, że młodzież polska kocha skrzydlatych zwycięzców..

A jak uczcić? — to temat naszej ankiety. Wypowiadajcie swe projekty; będziemy je dyskutowali — przyjmiemy najlepszy.

A że zrealizowanie każdego projektu wymagać będzie funduszów, otwieramy przeto listę składek na „Dar Młodych Lotników dla bohaterów przestworzy".

Członkowie redakcji „Młodego Lotnika" zapoczątkowali zbiórkę, składając na ten cel 26 złotych.

Listę ofiarodawców podamy w następnym numerze.

Aby uniknąć nadużyć zaznaczamy, iż upoważnieni do zbierania ofiar posiadać będą wystawione przez Redakcję legitymacje i listy ze stemplem Redakcji, na które każdy ofiarodawca wpisać winien osobiście imię i nazwisko, oraz kwotę ofiarowaną. Nazwiska wszystkich ofiarodawców będą drukowane w Młodym Lotniku.

Aby cel nasz osiągnąć, akcja musi objąć całą młodzież. Nie chodzi nam o zebranie dużej sumy — jest to rzecz drugorzędna, musimy tylko zamanifestować w ten sposób swą wdzięczność dla bohaterskich lotników. Nie liczba zebanych groszy, ale liczba ofiarodawców będzie wskaźnikiem osiągania celu.

Ofiary możecie wnosić wprost do Redakcji, lub też na konto Młodego Lotnika w P. K. O. Nr. 9511. Pożądane jest, abyście zbierali ofiary od całej klasy lub szkoły i całą sumę wraz z liczbą przesłali nam, na co wydawać będziemy pokwitowenia. Zwracajcie się o pomoc do swych wychowawców i nauczycieli — Ci napewno Wam pomogą.

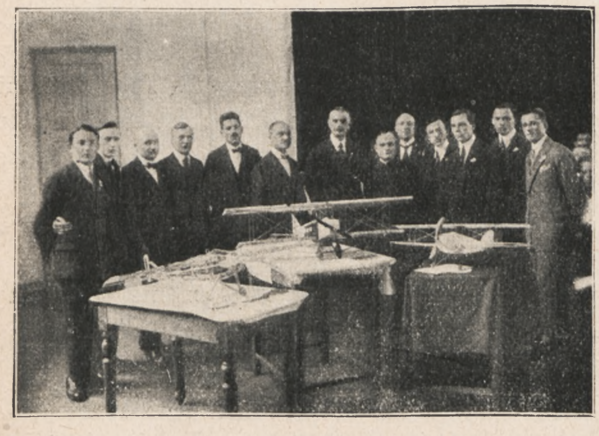
Składajcie ofiary na „Dar Młodych Lotników dla bohaterów przestworzy"!

Kto budował szybowiec? Kiedyśmy ogłosili zapisy na budowę szybowca, posypały się listy; zapał do budowy „prawdziwego samolotu", rósł w miarę zbliżania się wakacji coraz bardziej. Ogłoszona później opłata za plany nie wielu odwróciła od pierwotnego zamiaru budowy. Zdawało się, że we wrześniu mieć będziemy conajmniej 20-30 szybowców, a tymczasem... Nie chcemy przesądzać, co jeszcze będzie, ale dotychczas zaledwie kilku doniosło nam o ukończeniu budowy. A co zrobiła reszta?

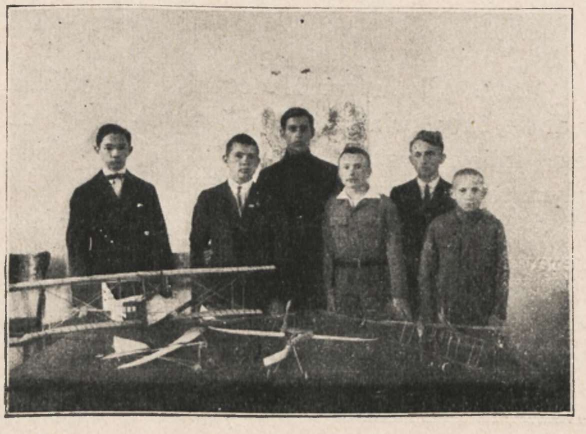
— Odpiszcie nam, abyśmy źle nie sądzili.

Z Łucka. Podczas Wołyńskiej Wystawy Szkolnej, staraniem Komitetu Wojewódzkiego LOPP zorganizowano Wystawę modeli latających i redukcyjnych. Udział wzięły tylko dwie modelarnie przy gimn. państw. w Dubnie i Równem, nadsyłając 23 aparaty. Inne modelarnie zwłaszcza przy szkole Handlowej w Równem, z niewytłomaczonych powodów udziału nie wzięły, choć podobno miały sporo eksponatów. Modele, choć dobrze latające, pod względem zewnętrznym pozostawiają dużo do życzenia. Wyróżniły się aparaty ucznia 7-ej kl. gimn. w Dubnie—Wacława Zajączkowskiego, który wystawił doskonale latający model rekordowy i redukcyjny starannie wykonany „Jabiru Farman". Wskutek deszczu, konkurs modeli nie doszedł do skutku i rozgrywkę o wielką nagrodę Komitetu Wojewódzkiego LOPP przełożono na czas „Tygodnia Lotniczego. Mamy nadzieję, że młodzi modelarze wyzyskają czas wakacyjny na budowę wyścigowca, który im zdobędzie upragnioną wielką nagrodę — powietrzny motor rotacyjny. *Lot.*

Z BIAŁEGOSTOKU



Wystawa modeli zorganizowana przez Białostocki Komitet L. O. P. P.



Nagrodzeni uczestnicy miejscowego konkursu modeli w Białymstoku.

Z Lublina. W czerwcu r. b. kółko lotnicze przy gimn. im. Staszica urządziło w Lublinie. „Tydzień Lotniczy młodzieży"

Na program „Tygodnia" złożyły się 2 poranki artystyczno-wokalne. 8 odczytów (prelegenci pp. Giżycki i Siegel) wyświetlanie filmów lotniczych, loty propagandowe na Potezie, wystawa modeli.

W organizowaniu „Tygodnia" musieliśmy walczyć z wieloma przeszkodami. a mianowicie z brakiem środków finansowych, z wielkim nawałem pracy szkolnej (zaznaczyć należy, że organizacją Tygodnia zajmowali się uczniowie klasy VII Gimn. Staszica) oraz z obojętnością młodzieży i społeczeństwa.

Zważywszy na uciążliwe warunki, wytwarzające szereg przeszkód, możemy śmiało powiedzieć, że wysiłek nasz nie pójdzie na marne, bo jeżeli w tym roku niezupełnie nam się powiodło—w przyszłym urządzonym Tygodniu postaramy się zaabsorbować wszystką przynajmniej młodzież szkolną. Teraz kilka liczb i danych statystycznych.

Urządzono 6 odczytów dla 15 szk średn.	1067	słuchaczy
5 „ „ 28 szk. pow.	695	„
2 odczyty publiczne	118	„
Razem	1880	

Odczyty były ilustrowane przezroczami. Ze względu na wyłącznie propagandowy cel odczytów dochód był b. mały — około 65 zł.

3 poranki przyniosły 250 zł. dochodu. Film propagandowy przyniósł 100 zł deficytu. Na baczniejszą uwagę zasługuje koło przy gimn. Staszica (którego zarząd spoczywa w rękach p. R. Szynkiewicza) który nie przestraszył się różnych przeciwności i dokonał bądź co bądź wielkiego dzieła. Komitet Organizacyjny „Tyg. Lotn".

Jak pisać listy? Krótko i czytelnie — to przedewszystkiem. Nie starać się nadawać im specjalnej formy. Jeśli macie zapytania, na które chcecie otrzymać odpowiedź — najlepiej napisać je na osobnej kartce. Na odpowiedź, która ma być wysłana pocztą (dołączając) za znaczek 20 groszy. Korespondencje, które opisują wasze prace i mają być umieszczone w „Kąciku" należy pisać bezwzględnie osobno. (Nie należy np. pisać na początku prośbę do Redakcji o wydrukowanie, lub cośkolwiek, co waszem zdaniem nie byłoby wydrukowane). Notatki do druku muszą być krótkie i wyraźnie pisane.

KTO TO?

Niżej podajemy fotografje asów lotnictwa. Jak oni nazywają się? — to zagadka, którą mają odgadnąć czytelnicy Młodego Lotnika.

Na nagrody przeznaczamy 10 książek z katalogu, podanego na ostatniej stronie niniejszego numeru. Kto czyta uważnie Młodego Lotnika—odgadnie prędko.

Odpowiedzi nadsyłać należy do 1 listopada r. b.



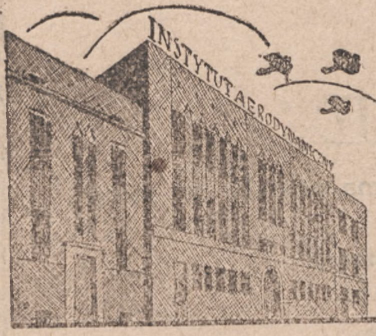
1. Słynny as francuski, który miał niedawno przygodę w Warszawie. 2. Tego byś nie znał — cały świat o nim mówi. 3. Wygląda jak panienka, ale gdzie tam, jest bohaterskim pilotem, który przeleciał 3166 km. bez lądowania. Widziałeś go już raz na fotografji w przeszłym roku.

4. Na zdjęciu się rozpycha, ale ma do tego powody — inni zdobyli z trudem na sterowcu, a on...

5. Jest ostatni; bez orderów i munduru, wygląda skromnie, ale pilot z niego dzielny, i nietylko pilot. Musisz go znać — polski czytelniku.

Redaktor: *Jerzy Osiński.* Wydawca: *Komitet Stołeczny Ligi Obrony Powietrznej Państwa*

Zakłady Graficzne „Drukarnia Bankowa", Warszawa, Moniuszki 11.



BIULETYN
KOMITETU STOŁECZNEGO
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA
DODATEK DO „MŁODEGO LOTNIKA"

Warszawa, dn. 5 października 1926 r. *Do numeru 10 (24)*

„Święto lotnicze".

Zapowiedziane w poprzednim biuletynie na dz. 26 września „Święto Lotnicze" zorganizowane przez Komitet Stołeczny L. O. P. P. na lotnisku cywilnem, wypadło wspaniale.

Przy udziale 33 szkół ze sztandarami, przedstawicieli władz, szkolnictwa, Ligi Obrony Powietrznej Państwa oraz innych instytucyj społecznych, odbyło się uroczyste poświęcenie samolotu „Iskra", zakupionego z inicjatywy p. Leonji Rudzkiej z dobrowolnych składek uczennic warszawskich gimnazjów żeńskich.

Akt poświęcenia poprzedziły przemówienia przedstawicielki Komitetu Fundacyjnego w osobie p. Walickiej oraz Ligi Obrony Powietrznej Państwa w osobie p. Prezesa Komitetu Stołecznego Stanisława Floryanowicza, v. Prezesa Zarządu Głównego p. Franciszka Falkiewicza oraz d-ra Wybranowskiego.

Po poświęceniu dokonanem przez ks. Prałata Pyzowskiego, podpisany został akt przekazania samolotu Komitetowi Stołecznemu L. O. P. P., poczem „Iskra" wykonała swój pierwszy lot próbny, unosząc w przestworza p. p. Bocheńskiego i Woynę.

Ciekawe ewolucje samolotów wojskowych, loty modeli latawców, jakoteż pokaz wystawionych na lotnisku samolotów wszelkich typów, stanowiły ciekawe tło uroczystości, której końcowe atrakcje, a mianowicie loty pasażerskie wzbudziły największe zainteresowanie publiczności, czego dowodem była wielka ilość pasażerów zapisanych na loty.

Uroczystość zamącił jedynie nieprzyjemny wypadek, który szczęśliwie nie pociągnął za sobą groźniejszych następstw.

Przygotowany do lotu samolot „Iskra" został uderzony przez lądujący samolot pasażerski Berline-Spad, przyczem 2 osoby zostały lekko poszwankowane, a „Iskra" uszkodzona. Wypadek powyższy był wynikiem nieodpowiedniego lądowania i nieostrożności pilota Tow. C. I. D. A.

Komisja Techniczna, która zbadała uszkodzenie samolotu, stwierdziła, że uszkodzenia samolotu L. O. P. P. są nieznaczne, i „Iskra" w krótkim czasie zostanie naprawiona.

„Tydzień lotniczy".

Prace nad organizacją „III-go Tygodnia Lotniczego" poprowadzone przez biuro Komitetu Stołecznego L. O. P. P. w myśl projektowanego programu spotkały się naogół z dużą życzliwością wszystkich czynników, które Komitet prosił o poparcie.

Liczne ofiary, które już zostały wpłacone, lub zadeklarowane, przez instytucje bankowe i handlowe, świadczą, o pomyślnych rezultatach prac programowych, jak najdalej zaś idące poparcie władz rokuje dobre rezultaty finansowe.

Celem energicznego przeprowadzenia całej akcji zostały powołane Komisje do poszczególnych rodzajów imprez, złożone z przedstawicieli Zarządu Komitetu oraz Przedstawicieli Kół L. O. P. P., co daje możność uniknięcia wydatków na personel płatny i daje gwarancję przeprowadzenia całej imprezy przy minimalnych wydatkach.

Dla ułatwienia rachunkowości i uniknięcia ewentualnych nieporozumień zaniedbano inkasowania gotówki przez upoważnionych inkasentów, wszelkie zaś wpłaty uskutecznione będą jedynie za pośrednictwem P. K. O. konto 8888.

Prace przygotowawcze i już widoczne jej rezultaty, pozwalają mniemać, że „III Tydzień Lotniczy" nie zawiedzie oczekiwań jego organizątorów.

Popierajcie firmy ogłaszające się w „MŁODYM LOTNIKU!"

OD ADMINISTRACJI

PREMJE

Zapowiadane w Nr. Nr. poprzednich naszego pisma zostały w m-cu ub. rozlosowane — w wyniku czego otrzymają:

Bilety lotu na jednym ze szlaków Polskiej Linji Lotniczej:

1) Komitet Powiatowy L. O. P. P. w Ciechanowie.
2) Aleksander Rejn w Warszawie.
3) Bohdan Jaroński we Lwowie.
4) Stefan Kosiński w Gdańsku.

Wielkie Zdjęcia Lotnicze:

1) Inspektor szkolny w Chełmie Lub.
2) Dyrekcja Gimnazjum im. Kaz. Jagiel. w Kołomyji.

Po jednej książce — do wyboru z katalogu L. O. P. P. i Ligi Morskiej i Rz. ogłoszonego w Nr. wrześniowym z b. r.

1) Inspektor szkolny w Chełmie Lub.
2) Kornelak Jan w Sokółce.
3) „Szkoła Lubelska" w Lublinie.
4) Inspektorat szkolny w Busku Kl.

Po jednym egzemplarzu „Modelarstwa Lotniczego":

1) Bronisław Balczunas z Wilna.
2) Koło Młodzieży z Gimnazjum w Kolbuszowej.
3) Państw. Gimn. im. Trauguta w Brześciu n/Bug.
4) Kl. VI-ta Gimnazjum w Lubawie Pm.
5) Inspektorat szkolny w Lublińcu Śl.
6) „ „ w Kościanie Wlkp.
7) P. Czeppe, Jasło, Gimnazjum kł. 8-a.
8) Inspektor szkolny w Łukowie.
9) Inspektor szkolny w Nowem-Mieście.
10) Stanisław Maziarz w Ożdziutyczach.

Po jednym egzemplarzu Kalendarza „Lot":

1) W. Smołka w Grodźcu.
2) Inspektor Szkolny w Rudkach Lw.
3) Fr. Szenk w Przechodach
4) Miejskie Gimnazjum Żeńskie im Konopnickiej w Lesznie.
5) Szkoła powszechna Nr. 4 w Będzinie.

Model Lotniczy pil. Woyny przypadł Kółku Lotnicz. przy Gimn. w Chodzieży Pzn.

Zwracamy się z prośbą do **Naszych Szanownych Czytelników i Prenumeratorów**, aby, celem uniknięcia wszelkich nieporozumień, oraz celem ułatwienia nam pracy i oszczędzenia kosztów, zechcieli łaskawie przestrzegać, co następuje:

1) Przekazywać pieniądze tylko przez Pocztową Kasę Oszczędności na nasze konto 9511, gdyż to zmniejsza koszty przekazu (10 gr. opłaca odbiorca). Pisać należy tylko na odcinku do tego przeznaczonym, w innym bowiem wypadku na oddartym dla nas kuponie otrzymujemy tylko część pisma.

2) Przy zamówieniach wypisywać wyraźnie swój adres i nazwisko oraz ewent. zawód (szkoła, firma)

3) Prenumeratę opłacać można tylko na okresy kalendarzowe.

4) Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych (poza prenumeratą) załączać na porto: 1 egz. — 15 gr., 2—4 egz. — 30 gr., ponad 4 egz. — 40 gr. znaczkami.

5) Prenumeratę należy wymawiać przed upływem jej okresu. Prenumerator, który prenumeraty nie wymówi, otrzymuje pismo nadal i zaciąga z tego tytułu dług wobec wydawnictwa.

6) Reklamacje kierować należy najpóźniej w tydzień po upływie miesiąca, którego one dotyczą. Reklamacje nadesłane później uwzględniane nie będą.

7) Informacji udzielamy tylko po uprzedniem nadesłaniu nam znaczków na odpowiedź.

Wszelkie wydawnictwa lotnicze i morskie zamówione u nas przez wpłacenie należności na nasze konto w P. K. O. Nr. 9511 — wysyłamy po cenach katalogowych **nie doliczając kosztów przesyłki.**

OBYWATELE!

Liga Obrony Powietrznej Państwa organizuje w dniach 10 — 17 października 1926 r. „III Tydzień Lotniczy".

Będzie to wielki, powszechny przegląd dorobku narodowego w dziedzinie lotnictwa.

Z dorobku tego, osiągniętego w krótkim czasie, możemy być dumni. Wysiłkiem społecznym, przez L. O. P. P. zorganizowanym, powstał w Warszawie Instytut Aerodynamiczny, jeden z nielicznych i pierwszorzędnych w Europie, powstają w kraju szkoły pilotów i mechaników, wybudowano nowe lotniska i hangary.

Praca w tym kierunku daje zdrowe podstawy pod trwały i pomyślny rozwój lotnictwa polskiego.

To też przed L. O. P. P. stoją nadal olbrzymie zadania, jak szkolenie całych zastępów mechaników i pilotów, celowa budowa sieci lotnisk, a przedewszystkiem uniezależnienie przemysłu lotniczego od zagranicy.

Na to trzeba pieniędzy.

Dotychczasowy nasz dorobek lotniczy powstał głównie z groszowych ofiarności Narodu.

Ofiarność tę organizowała L. O. P. P., organizowali jej członkowie. Członków tych liczy L. O. P. P. ponad 500.000.

Okres „III-go Tygodnia Lotniczego" winien być okresem podwojenia ilości członków L. O. P. P.

Każdy członek winien pozyskać choćby jednego nowego członka L. O. P. P. Każdy obywatel winien złożyć choćby najdrobniejszą ofiarę na rzecz lotnictwa.

L. O. P. P. nie urządza karot, ani loterji, ani zasadzek na obywateli.

Apeluje tylko do sumień obywatelskich.

Silne lotnictwo — to silna Polska.

Każdy grosz, oddany na lotnictwo — to pomnażanie siły — to zabezpieczenie pokoju.

Obywatele!

Spełnijcie Swój obowiązek.

CZYTAJCIE WSZYSCY! **ŻĄDAJCIE WSZĘDZIE!**

Wydawnictwa Ligi Obrony Powietrznej Państwa

płk. Szt. Gen. S. ABŻÓŁTOWSKI pilot

LOTNICTWO W WOJNIE WSPÓŁCZESNEJ

Cena 4 zł.

T. GARCZYŃSKI

O WŁADZĘ NAD BŁĘKITAMI

Historja lotnictwa od czasów legendarnych do dzisiejszych

Cena 6 zł.

W. DĄBROWSKI

KATALOG PRZEZROCZY

z dokładnemi objaśnieniami do każdego przezrocza zaopatrzony w katalog działowy i alfabetyczny

Cena 2 zł.

CO O LOTNICTWIE KAŻDY WIEDZIEĆ POWINIEN?

Zbiór popularnych wykładów o lotnictwie

Cena 1 zł. 80 gr.

Na „Tydzień Lotniczy"

EDWARD SŁOŃSKI

NA GWIEZDNYM SZLAKU

(poemat lotniczy dla młodzieży)

Cena 8 zł. 90 gr.

GAZDA

USTĄP Z JEDNEJ GRZĘDY, A WLEZĄ CI WSZĘDY...

(broszura dla ludu)

F. LOT

SILNE LOTNICTWO — SILNA POLSKA

(odczyt wzorowy)

Kapt. Pilot BOLESŁAW ORLIŃSKI

MÓJ LOT DO TOKJO (w druku).

Czytajcie i prenumerujcie „Lot Polski"

Organ Ligi Obrony Powietrznej Państwa.

Pamiętajcie o „Tygodniu Lotniczym"!

POLSKI MONOPOL TYTONIOWY

Dyrekcja Polskiego Monopolu Tytoniowego w Warszawie, Nowy-Swiat 4.

Adres telegr.: Dyrmontyt, tel. 75-41, konto P. K. K. Nr. 30200.

Państwowe Fabryki Wyrobów Tytoniowych: w Warszawie (dwie: „Miasto“ i „Ochota“), w Poznaniu (trzy: „Jeżyce“, „Łazarz“ i „ul. Bukowska“), w Białymstoku, Bydgoszczy, Grodnie, Grudziądzu, Inowrocławiu, Kościanie, Kowlu, Krakowie, Łodzi, Monasterzyskach, Radomiu, Starogardzie, Wilnie, Winnikach, Wodzisławiu i Zabłotowie.

Państwowe magazyny Wyrobów Tytoniowych: w Brześciu n/B, Częstochowie, Jagielnicy, Kaliszu, Katowicach, Kielcach, Kołomyi, Krzemieńcu, Lublinie, Lwowie, Nowym-Sączu, Poznaniu, Przemyślu, Równem, Rzeszowie, Stanisławowie, Tarnowie, Toruniu, Wadowicach i Wilnie.

Własne sklepy detaliczne: w Warszawie, przy ul. Nowy-Świat 57 i Traugutta 2, w Poznaniu przy ul. 27 Grudnia, w Bydgoszczy ul. Dworcowa, w Krakowie ul. Starkowska, w Katowicach ul. 3-go Maja i w Wilnie ul. Jagielońska.

Sklepy te sprzedają oprócz wyrobów Polskiego Monopolu Tytoniowego taryfy ogólnej, również wyroby specjalne, a to: specjalne papierosy „Triumf“, „Złota Pani“ i „Egipskie Specjalne“ oraz specjalne tytonie: „Hercegowina“ i „Pursiczan“.

Dochód Skarbu Państwa z Monopolu Tytoniowego wynosił:

w 1923 r. . . .	38,444,936 fr. zł.
w 1924 r. . . .	133,700,000 zł.
w 1925 r. . . .	182,600,000 zł.
za pierwszych osiem miesięcy 1926 r.	167,000,000 zł.

Obowiązkiem każdego obywatela, a przedewszystkiem każdego funkcjonarjusza Policji Państwowej jest zwalczanie przemytnictwa wyrobów tytoniowych jako szkodliwego dla dochodów Państwa. Im większy bowiem dochód z Monopolu Tytoniowego, tem mniejsza potrzeba podwyższania podatków dla zrównoważenia budżetu i utrzymania Obrony Powietrznej Państwa na wysokim poziomie.